

Einbau des Mofessor Kettenölers von Berotec am Beispiel der Honda Africa Twin CRF1100L SD09



Den Injektor habe ich einzeln als Ersatzteil bei Scottolier gekauft und ist somit nicht Bestandteil des Berotec Ölers.

Der Lochabstand vom Kettenradschutz beträgt 50mm.

Als Halterung musste ein altes Türscharnier einer Gartenpforte erhalten. Da habe ich einfach einen Schenkel abgesägt.

In der Mitte der neuen Halterung wird ein 5mm Langloch gebohrt, damit man den Injektor etwas verschieben kann.



So sieht die fertig angebaute Abgabedüse aus.

Schön ist, dass ich am Moped nichts verändert habe, es ist voll rückbaufähig.

Rot: Die Zähne vom Kettenradschutz laufen sehr knapp am Beginn der Gabelung vorbei, aber es passt. Von außen ist der Öler nahezu unsichtbar.



Hier die Anordnung der einzelnen Komponenten in Flussrichtung:

1. Blau: der 60ml Tank
2. Grün: das T-Stück, über den hier abgehenden Schlauch wird der Tank später befüllt.
3. Rot: das Magnetventil



So sieht die endgültige Einbaulage der Komponenten aus.
Alles ist nur in vorhandene „Löcher“ gelegt worden.
Das passt wunderbar, ohne zu klappern.

Jetzt kommen wir zur Elektrik:



Wir benötigen einmal Dauerplus und einmal über die Zündung geschaltetes Plus.
Dazu nutze ich den Optionsstecker vorne am Tankansatz links neben dem Sicherungskasten.

Zwei der grünen Gummipropfen müssen herausgepult werden.
Zum Glück hat Honda ein vollwertiges Gegenstück auf den Stecker geklickt. Den müssen wir mit einem kleinen Schlitzschraubendreher entriegeln und dann vom Stecker abziehen.



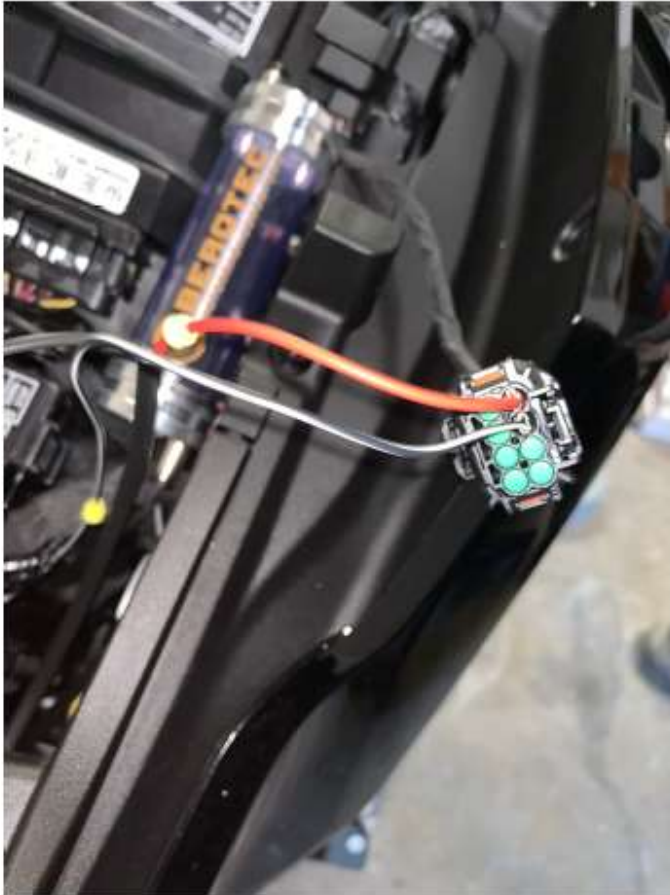
Rot: Der Pin unten rechts führt Dauerplus.
Auch bei ausgeschalteter Zündung liegen hier 12V an.
Blau: Links daneben finden wir einen mit der Zündung geschalteten Pin 12V.
Wir sehen, dass im Stecker die männlichen Pins stecken.

Somit müssen wir natürlich zwei weibliche Gegenstücke haben:



Rot: Der weibliche Japanstecker Einsatz

Die beiden Kabel habe ich sicherheitshalber in den Stecker gelötet und dann gecrimpt.
Zum Schluss vorsichtig und vor allem richtig herum in den Stecker einrasten lassen.



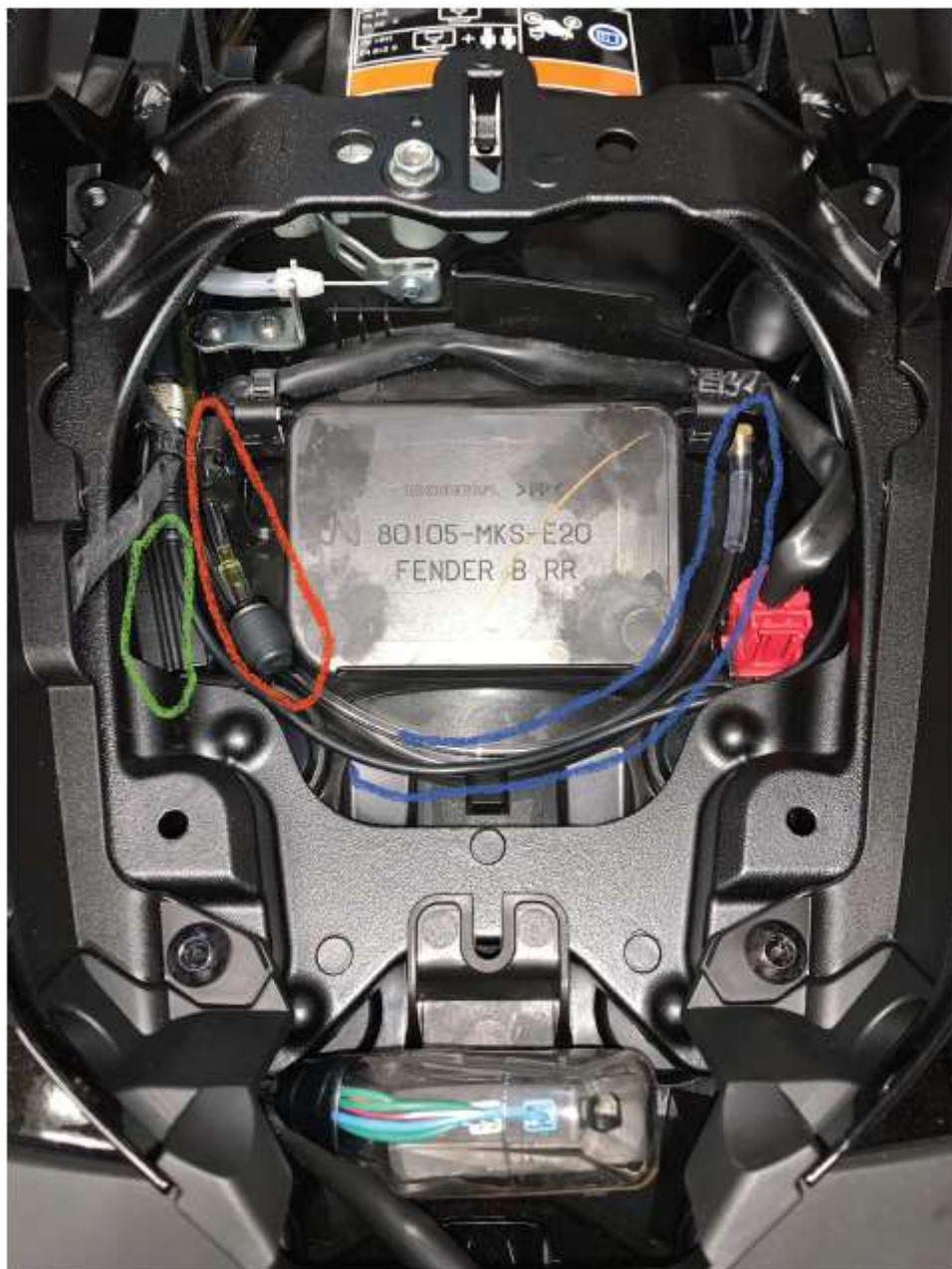
Das dickere rote Kabel kommt vom Steuergerät des Ölers. Die dort vorhandene fliegende Sicherung habe ich abgekniffen, sie wird hier nicht benötigt. Der Optionsstecker ist serienmäßig on Board abgesichert. Das schwarz/weiße Kabel wird über Zündung geschaltet. Wer sicher gehen will, dass keine Kriechströme fließen und die Batterie entleeren, kann auch beide Kabel über die Zündung laufen lassen.



Am Lenker habe ich den Taster angebracht.
Damit lässt sich während der Fahrt der Regenmodus einschalten, um die Kette einmal durchzuölen.
Die Leitungsverlegung war überraschend einfach, man kann sie mithilfe eines Zugdrahtes unter dem Tank durchziehen, ohne denselben anheben zu müssen.

Die Länge vom Belüftungsschlauch und Befüllschlauch habe ich nicht verändert.

Daraus ergibt sich folgendes Bild:



Rot: Der Befüllschlauch

Blau: Der optionale, zusätzlich zu kaufende Entlüftungsschlauch.

Grün: Das Steuergerät mit dem Einstellpoti

Der Schlauch vom Magnetventil zum Injector lässt sich wunderbar durch ein vorhandenes Loch in einem Kotflügelübergang stecken. Man muss kein Loch bohren, um ihn herauszuführen.



Rot: Durchführung des Schlauchs nach „draußen“

Blau: Klebeschelle, damit der Schlauch nicht die Kette berühren kann

Fazit: Der Einbau gestaltet sich recht einfach. Der Professor kommt mit wirklich professionellen Komponenten daher. Alles fühlt sich gut an, die Einbauanleitung ist gut und verständlich geschrieben. Und ja, tatsächlich ein deutsches Produkt! ;-) Insgesamt habe ich mit einigem Herumprobieren ca. sechs Stunden investiert. Jetzt muss die Praxis noch zeigen, ob ich alles richtig gemacht habe.

Viel Spaß beim Nachbauen!

...Haftung für evtl. Schäden durch das Benutzen dieser Anleitung übernehme ich selbstverständlich nicht!

C Reiner Bruns 2020