

Öldunstrohr

Aufgabe:

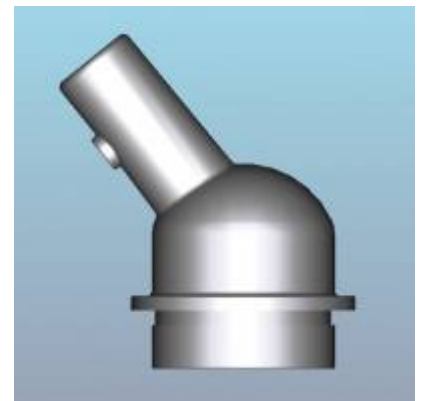
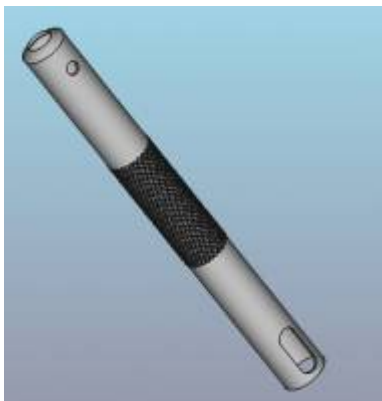
Das Öldunstrohr zwischen Vergaser und Motorblock dient der Gehäuseentlüftung des Kurbelwellenraumes. Die im Motor entstehenden heißen Öldämpfe werden bei geöffnetem Vergaserkolben abgesaugt und zur Schmierung der Einlassventile verwendet. Bei geschlossenem Vergaserkolben, niedrigen Drehzahlen, werden diese Dämpfe durch die Schwungscheibenrotation in die Kupplungsglocke angesaugt.

Durch Herunterschieben des Rohrendes gegen den Federdruck kann dieses aus dem Vergaserstutzen gelöst und anschließend entfernt werden um den Zugang zur Öleinfüllöffnung freizumachen.

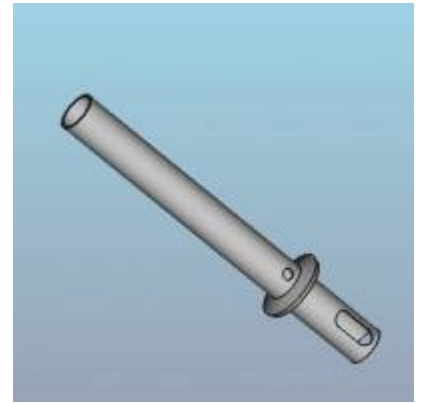
Aufbau:

Das Öldunstrohr besteht aus dem eigentlichem Rohr mit der einer innenliegenden Feder und dem Unterteil mit vier eingeschraubten Sternplatten sowie dem gegen den Motorblock abdichtenden Korkring. Eine weitere von außen in eine Führung greifende Gewindeschraube verhindert die Trennung von Rohr und Unterteil. Bei Öldunstrohren ab 1950 befindet sich auf der Innenseite des Rohres noch eine Buchse und außen aufgebracht ein Kragen.

1301 - 3863



Die Öldunstrohre bis 1937 kennzeichneten sich durch ein etwas kürzeres Rohr und eine steilere Ausführung des Unterteiles aus was durch einen anderen Eingangswinkel am Vergaser begründet ist. Die lange, innenliegende Feder reichte vom Unterteil bis an das obere abgerundete Ende des Rohres. Kurz unterhalb des Vergasereinganges war in das Rohr eine Bohrung eingebracht welche einen Überdruck verhindern sollte.



3864 - 9500

Nach der Bauformänderung der ersten Vergaser, Einführung der federringgehaltenen Deckel, wurde der Eingangswinkel der Vergaseröffnung auf 45 Grad geändert was wiederum eine längeres Rohrstück und einen geänderten Winkel am Fussteck notwendig werden lies. Gleichzeitig verlegte man die Entlastungsbohrung an das untere Ende des Rohres.

9501 - 14015



Eine weitere Änderung erfuhr das System 1950. Bei häufigem Vergaserpumpen oder anderen Ursachen konnte bisher Kraftstoff durch das Rohr in die Ölwanne gelangen. Hiergegen setzte man im unteren Rohrende nun eine Buchse ein, welche den an der inneren Rohrwandung herunterlaufenden Kraftstoff abbremsste und durch die nach unten weisende Bohrung am unteren Rohrende abfließen lies. Der nun innen verjüngte Rohrdurchmesser machte es notwendig dass nur noch eine kurze Feder zwischen Unterteil und Rohr verwendet werden konnte. Gleichzeitig versah man das Rohr auf der Außenseite zur besseren Handhabung mit einem Kragen. Während bis dahin alle Rohrstücke mit einer Rändelung versehen wahr gab es ab diesem Zeitpunkt Rohre mit und ohne Rändelung wobei die Rohre mit Rändel am oberen Ende abgerundet und die rändelfreien Rohre am oberen Ende gerade abgeschnitten waren.

From:
<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/> - **Nimbus-Motorrad-Wiki**

Permanent link:
<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/doku.php?id=hauptseite:technik:baugruppen:kraftstoffsystem:oeldunstrohr>

Last update: **10.04.2021 23:19**

