Zerlegen einer R65 und Bestandsaufnahme eines 28 Jahre alten gut erhaltenen Fahrzeugs.

2-3 Winterbetriebe hatte die Kuh wohl, aber Rahmen und Anbauteile waren noch bestens, so dass bei der Bestandsaufnahme vieles nicht durch Neuteile ersetzt werden muss.

	Bild 1. Alle Arbeit fängt damit an den Sprit aus dem Tank abzulassen, dazu müssen natürlich die Benzinleitungen zum Benzinhahn getrennt werden. Der Tank fasst 22 Liter, also sollte ein geeignetes Auffanggefäß bereitgestellt sein. Bei solchem Wetter wie vor der Garage ist es kein Problem das Motorrad zu zerlegen.
	Bild 2 Während der Sprit ins grüne Fass gluggert, machen wir uns über die Sternmuttern der Auspuffkümmer her. Nur gut mit dem Sternmutterschlüssel, Zangen, Schraubenzieher oder anders Zeugs hat hier Hausverbot. Gewinde Reparieren am Zylinderkopf ist zwar möglich aber teuer.
	Bild 3 Bevor die Sternmutter gelöst wird, hier schon passiert, ½ Stunde MoS2 einwirken lassen, dieses Zeugs löst auch Korrosion an Aluteilen gut, so dass diese auch ohne Schäden zerlegbar sind. Ich persönlich kann nur gutes Über dieses Graphitölzeugs berichten.

	Bild 4 Früher Kupferpaste, heute Teflonpampe (hitzefest bis 1400°C), so sieht das dann aus am Gewinde. Alles Bestens. Keine Korrosionsstellen durch die Kupferpaste aufgrund Interkristallinkorrosion. Die Sternmutter liess sich einwandfrei lösen ohne Gewalt, mit dem Montagehammer ein wenig auf den Montageschlüssel klopfen. Gewinde bei der Kleinen Boxer ist hier M48x2mm, bei den Grossen Boxer ist das 52 x 2mm
	Bild 5 Die hintere Werkzeugschale sichert die Sitzbank. Die Werkzeugschale muss also zuerst weg, bevor man die Sitzbank aus den Klappscharnieren am Rahmenheck nehmen kann.
	Bild 6 Hier ist die Sitzbank schon weg, 28 Jahre hinterlassen hier auch Risse die leider etwas lieblos mit Gewebeband zugepappt wurden, das ganze war aber immer dicht. Das Ersatzteil (auch nicht neu aber der Bezug und Sitzkern noch 1A) steht auch schon Bereit. Das rote Heckteil mit dem Bmw Emblem kann getauscht werden (umschrauben)

	Bild 7 Hier sieht man die Sitzbank von hinten etwas besser.
	Bild 8 Und diese Schale da bauen wir dann wieder ein. Sitzbankschalen (schwarzes Teil) der 2V Boxer sind meines Wissens alle aus Metall (bei der K-serie gabs mal aus Gewichtseinsparungsgründen ab `86 Kunstoffschalen. Die Schale rostet, wenn der Bezug nicht mehr dicht ist, Beim Kauf einer Gebrauchtkuh lohnt hier ein Blick.
	Bild 9 Batteriefachabdeckungen sind leider etwas schwer zu bekommen für die 248 er Serie. Drum heben wir diese gut auf an einem sicheren Ort.

	Bild 9 Mit diesem Bügel wird der Tank am Oberen Rahmenrohr Fixiert. Die grossen Boxer haben 2 Gummipuffer mit M6 Gewindebolzen an dieser Stelle. Darunter ist das Sicherungsfach der 248.
	Bild 10 Hier sieht man das Batteriefach. Eine Rostgrotte wenn mal eine Batterie überladen wird. Dieses Batteriefach wurde vor vielen Jahren schon mal pulverbeschichtet. Kann also weiterverwendet werden.
	Bild 11 Hier ist eine Stelle wo ein Neuteil (Ablaufschlauch des Benzintanküberlaufs) her muss, weil wenn beim Tanken der Sprit über den Einguss läuft, läuft dieser Sprit unten am Tank (Bild 12) ab. Ist der Ablaufschlauch so porös wie dieser kann auch der Sprit über den heissen Motor laufen...evtl. mit Folgen..

	Bild 12 Das ist die Tankuntereite, man sieht hier auch den Stutzen des Tanküberlaufs, siehe auch Bild 11.
	Bild 13 Die vordere Tankabstützung. Hier ist der Gummiuffer der da drübergestülpt wird schon demontiert. Keine erkennbare Korrsion am Vorderen Gabelrohrteil und den Knotenblechen, alles bestens.
	Bild 14 Hier sind die Kabel von der Lenkung und die Züge sichtbar, auch Pfusch ab Werk, wenn die Kabelei am Rahmen scheuert fangen die Elektroprobleme an. So Kabel verlegen ist wirklich nicht gut.
	Bild 14 Die Elektrikabteilung unter dem Tank Eigentlich zuverlässig, bei Kontaktkorrsion an den Steckern muss aber dann hier gearbeitet werden.

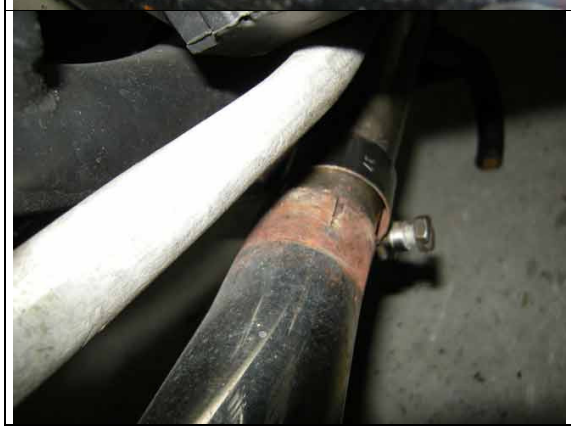
	Bild 15 Nochmal den Sicherungskasten von der Seitenansicht
	Bild 16 Der Tankverschluss mit einer neuen Dichtung. Sollte man ab und an spendieren. (siehe auch Bild 11 und 12)
	Bild 17 Eine Rostgrotte bei Winterfahrzeugen, die Auspuffbefestigung. Sind die Verschraubungen hier total verrostet hilft oft nur Kopf abbohren. Gaphitöl half an dieser Stelle auch sehr gut.
	Bild 18 So sieht dann die Verbindung Krümmerrohr Auspuff aus. Es gibt Schlimmeres. Auch mit Graphitöl einwirken lassen, dann Lösen.

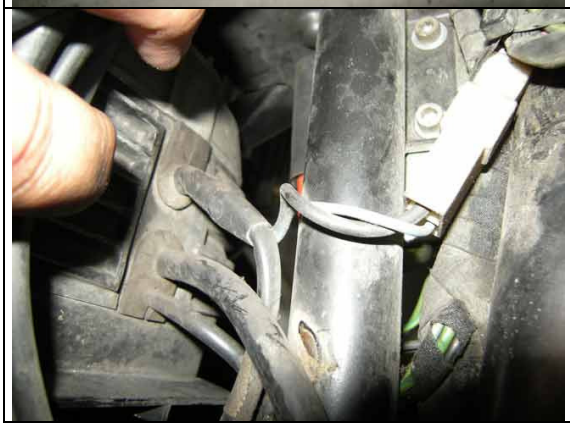
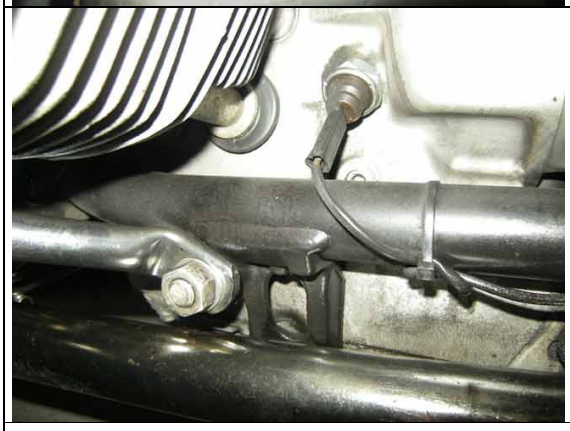
	Bild 19 Die Motorbolzen sollten auch zuerst mit Graphitöl einwirken bevor die Muttern gelöst werden. Es gibt Fahrzeuge da ist diese Stelle total verrostet. Das wird dann Hardcore-Arbeit diese Bolzen aus dem Motor rauszuoperieren. Gewinde hier ist M12*1,5, also ein Feingewinde.
	Bild 20 Die Verschraubung der Interferenzrohre am Krümmer, auch hier zuerst Graphitöl, dann folgt die Demontage.
	Bild 21 Das sind die Kabeldruchführungen zum Motor und zum Anlasser. Sie sollten nicht allzu brüchig sein (Gummiteile), Neuteile gibt’s bei BMW.

	Bild 22 Hier sieht man den Anschluss des TZM Zündmoduls. Wichtig bei der Demontage des Kabels, den Bügel zuerst lösen, sonst geht der Stecker nicht vom TZM Modul ab ohne das was beschädigt wird.
	Bild 23 Das TZM Modul mal ausgebaut, dies hier ist ein BMW Orginal, wer den Kickstarter hier nicht braucht kann auch eins vom VW Golf 3 (Ohne Gewähr!!!) verwenden. Vergleichslisten der TZM Module findet man bei den Boschdiensten und bei vielen Internet Teilehändlern. (Transpo, usw.)
	Bild 24 Der Stecker ist völlig in Ordnung, Keine Arbeit an dieser Stelle. Man kann die umlaufende Dichtung noch erkennen im Gehäuse.

	Bild 25 Auch das Stiftleisten-Gegenstück (TZM Modul) ist in Ordnung
	Bild 26 Hier sieht man den Getriebeleerlaufschalter an der Unterseite des Getriebes. Ein schwieriges Teil zum Ausbau, wer Motor und Getriebe eh ausbaut, sollte diesen Schalter gleich wechseln, egal ob er noch funktioniert oder nicht.
	Bild 28 Auch ein Teil das öfter getauscht sein möchte, der Öldruckschalter auf der linken Motorseite unten. Eine 24 Langnuss empfielt sich hier zur Montage.

R65_dieter im August 2009