

Tausch der Zusatzwasserpumpe beim e34 © by Kurti

Da ja die Zusatzwasserpumpe eines der typischen Verschleißteile beim E34 ist, habe ich mir mal das Teil (92,-€) neu gekauft, und mich an den Wechsel gemacht.



Stutzig machte mich, dass die Restwärmefunktion nicht funktionierte und der Motor aber heiß blieb. Richtig ist, dass bei ausgeschaltetem Motor und warmen Kühlkreislauf das Auto bei eingeschalteter Zündung einwandfrei heizt, und somit der Temperaturzeiger langsam ins blaue wandert. Bei mir blieb der Zeiger aber in der Mitte und die Heizung wurde recht fix kühler.

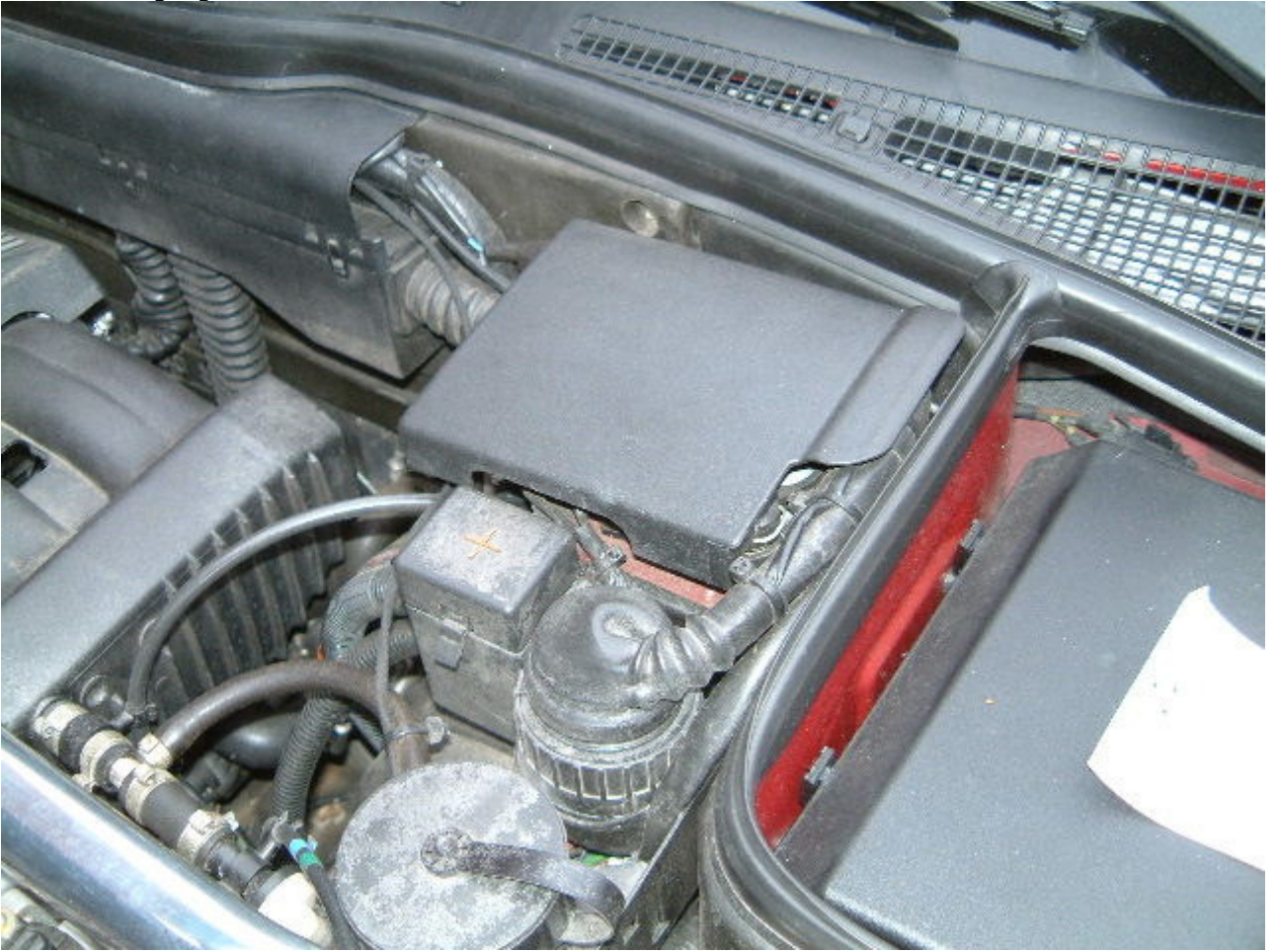
Dauer mit Rumgemehre ca. 30 Min., man kann es aber auch in 15 schaffen. Kurioserweise gibt es bei kaltem!! Motor keine Sabbererei mit Kühlflüssigkeit.

Man benötigt folgende Werkzeuge:

- 1 Flachsraubendreher (aushebeln der Klammern und abdrücken der Schläuche)
- 1 Torx 20 (Halterung Wapu)
- 1 Steck 6 (Schlauchschellen)
- 1 Steck 13 (Muttern Heizventile)
- 1 Ringschlüssel 10mm (+Pol)

Ich selber nutze schon länger den Nusskasten von Proxxon, kann ich nur empfehlen, dazu noch den Maul-/Ringschlüsselsatz und man hat fast alles.

Vor der Zerlegung sollte es so aussehen:



Danach hebt man den Deckel der Heizungsventile ab (soweit verbaut!)



entfernt die Abdeckung im unteren Teil des Plus-Poles nach unten, die obere sowieso und löst die Muttern der Heizungsventile. Die beiden Elektro-Stecker trennen und den oberen aus der Halterung nehmen. Dann noch der Stecker des Motorkabelbaumes weg, und man kann mit dem Ringschlüssel die 10er Mutter des Pluspoles lösen. Diesen schiebt man beiseite damit man mehr Platz hat, es hängt nämlich sonst der eine Halter des Steckers im Weg.



Dann löst man zuerst den Schlauch der von unten kommt. Man hebt dann die Einheit mit den Heiznetzielen von den Gummifüßen ab, schiebt diese etwas nach vorn, um den oberen der beiden übereinanderliegenden Schläuche zu lösen. Wenn dieser weg ist die Einheit ganz in Richtung Fahrzeugmitte herüberschieben und den dritten und letzten Schlauch lösen. Dabei merken wo welcher Schlauch war und wie der Gaszug verlegt ist!!, danach sieht es so aus:





Das war schon alles. Man hat die Einheit draussen, löst die eine Schlauchschelle von der Pumpe, schraubt diese lose mit dem Torx, die neue rein und Vorsicht mit den Kabeln, festschrauben und Einbau in umgedrehter Reihenfolge.



Danach Gebläse und Heizung ausschalten!!! und Motor anmachen, etwas laufen lassen. Erst danach das Gebläse und damit die Heizung und die Pumpe anmachen. Sonst würde nämlich die Pumpe erst mal trocken laufen, was nicht gut sein kann.

Motor warmlaufen lassen, bei ca. 3000 u/min Entlüftungsschraube auf und Entlüften bis keine Blasen mehr kommen. Kühlflüssigkeit musste bei mir nicht nachgefüllt werden, da nur ein paar Tropfen daneben gingen.

Mein km-Stand beim Tausch war 83000. Die Pumpe schnurrte ganz munter vor sich hin, ich habe nur auf Verdacht getauscht. Die alte Pumpe habe ich dann zerlegt, geht ganz einfach. War natürlich kaputt. Die Pumpe besteht einmal aus einem Motor mit Magneten und zum anderen aus einem Aufsatz mit Magneten und Flügelrad. Das Flügelrad ist aus dem gleichen hellen Plastik wie

diese mistige Wapu des M50 die schon so einige Motoren auf dem Gewissen hat. Das Flügelrad war bei mir längs gerissen und hatte sich vom Magneten gelöst. Somit lief zwar der Motor der Pumpe aber das Flügelrad stand. Es ist also eine Alterungserscheinung.



Nun wird es innen ganz fix warm, nach dem Abstellen heizt er ewig innen weiter. Und wenn man mal nach ner Weile in das Auto wieder einsteigt, nachdem man den Motor ausgemacht hat, heizt es sofort wieder, auch wenn man den Motor nicht startet. Wichtig für Observationen fremdgehender Freundinnen usw..

Also Fazit: Gut angelegte 92 Euro, klasse Komfortgewinn und einfache Arbeit.

Viel Spass,
Grüße Kurti

PS. ich hoffe es hilft so manchem hier, mir hat das Forum sogar schon meinen Motor gerettet (M50 Wapu).