

Kontrollen am Vergaser:

Welche Kontrollen sollte man vornehmen, um einen Vergaser noch vor Einbau und Betrieb zu überprüfen. Situation: Unbekannter Vergaser oder Teile verbaut unbekannter Herkunft, bei denen man nicht wissen kann, ob sie maßhaltig sind.

Jörg hatte es in seinem Beitrag Bereich „Best of Schraubertipps“ gut beschrieben wie ein Vergaser zu reinigen und die Kanäle zu prüfen sind. Hier Teil 2 der Kontrollen und Ansatzpunkte für Verbesserungen. Es gibt drei Bereiche: Ein- und Ausbau / Außenkontrollen / Innenkontrollen (hier müssen Deckel abgenommen werden).

Mal was generelles vorweg: Die Vergaser sind über 40 Jahre alt und ständig im Einsatz, teilweise sehr staubig, da können sich schon mal Fehler einschleichen. Zugesetzte Kanäle, eingelaufene Schieber, verbogene Schieberheber, abgeschliffene Nadeln, bröselige Dichtungen und O-Ringe. Dennoch kann man mit einigen Handgriffe viel erreichen und schafft gut und gerne 95% Maximalleistung. Den besten Vergaser den ich mal eingestellt habe, lief so schön, dass ich fast bei 120 vergessen habe in den fünften Gang zu schalten. Jetzt ist er in Frankfurt/Egelsbach.

Soll man die Keyster Sätze verteufeln: Nein, aber eine gesunde Vorsicht gegenüber der Maßgenauigkeit ist angebracht, speziell Nadel und Schwimmernadelventil, ein zu langes Nadelventil führt zu einer leichten Unterversorgung.

Hier mal die Bestandteile eines Keyster-Satzes: Bild rechts



Man kann auch versuchen alles neu zu kaufen, das wird aber sehr teuer (Preise von CMSNL), also eher etwas improvisieren und möglicherweise beste Teile aus zwei Vergasern zusammen bringen:

- Vergaserdeckelsatz 40 Euro, nicht lieferbar
- Schieberhebersatz 130 Euro
- Vergaser komplett 430 Euro, nicht lieferbar
- Schieber 100 Euro

Viel Spaß beim Lesen.

Kontrolle 0: Füllmenge des Vergasers

Ablassen des Schwimmerkammerinhaltes an der unteren Ablass-Schraube durch Unterhalten einer Spraydosenkappe. Es sollten 30-32 Gramm (Haushaltswaage), das entspricht 40-43ml Sprit. Bei weniger Menge zu mageres Gemisch, bei mehr zu fettes Gemisch. Hier stimmt dann das Schwimbernadelventil nicht.

→ Siehe Innen-Kontrolle 3.

Aus- und Einbau des Vergasers

An der Stelle treten bei vielen schon die ersten Probleme auf: Muss ich den Luftfilterkasten entfernen, muss der Motor vorher raus? Nichts dergleichen. Es geht relativ einfach.

Hier mal eine Abfolge der Arbeiten:

Sitzbank, Tank und Plastikseitendeckel ab,
vordere und hintere Schnelle sehr weit lockern,
Benzin an der unteren Schraube in eine Spraydosenkappe ablassen und zurück in den Tank,
Zwei M6-Schrauben Schlüsselweite 8 am Ansaugflansch lockern und entnehmen,
Hitzeblende nach oben herausziehen und O-Ring genau kontrollieren,
Ansaugflansch mit einem Schraubendreher vom Vergaser abdrücken und nach oben entnehmen,
O-Ring genau kontrollieren,
Chokezug am Vergaser lockern-abnehmen und Nippel aushaken,
Öffner- und Schließerzug lockern aushängen und Nippel aushaken,
Vergaser aus hinterer Verbindung zum Luftfilterkasten ziehen,
nach links drehen, nach links zur Seite kippen und dann mit der Schwimmerkammer zuerst nach rechts heraus an den, zur Seite gebogenen, Kupplungszug und Hand-Deko vorbei herausziehen.
Eventuell vorher das Rahmenrohr etwas mit Klebeband abkleben, damit damit das Rohr keine Kratzer abbekommt.

Zurück in umgekehrter Reihenfolge.

Außen-Kontrolle 1: Vergaserdeckel und Dichtung

Sollte der Vergaser einmal in den Ansaugtrakt zurück geschlagen haben, wird der Schieber komplett nach Oben Richtung Deckel geschleudert. Ist der Schieberheber (Detail-Kontrolle 5) schon ein wenig krumm, dann erreicht der Schieber den Vergaserdeckel und kann/wird diesen zerstören. Also den Vergaserdeckel auf Risse kontrollieren. Auch die Dichtung unter dem Deckel genau auf passgenauen Sitz kontrollieren. Gerne auch die Dichtung leicht einfetten und neu einsetzen. Nach dem Aufsetzen des Deckels und dem Anziehen der Schrauben, darauf achten, dass der Schieber nicht in Vollgas-Stellung hängen bleibt (dann ist die Dichtung zu ungenau gestanzt worden).

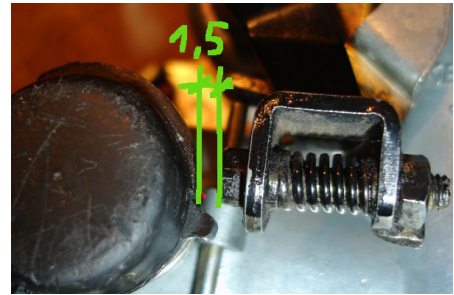
Außen-Kontrolle 2: Deckel für Chokeklappen-Heber fehlt

Nein es nicht normal, dass hier ein Deckel fehlt. Gerne wird das angenommen, da man den Deckel noch nie gesehen hat. Aber die Feder und Mechanik da drin sollte geschützt werden. Ersatz könnte eine Sechskant-Schraubenabdeckung für Sicherheitsgurt Befestigungen im Auto sein.



Außen-Kontrolle 3: Schieber-Anheber durch offene Chokeklappe

Wenn die Chokeklappe zum Starten geschlossen wird, wird gleichzeitig der Schieber durch eine Exzentrerscheibe minimal angehoben. Bei geöffneter Chokeklappe (Normalzustand) muss zwischen der Exzentrerscheibe und Einstellstift zum Anheben des Schiebers 1,0-1,5 mm Luft sein. Ist dort kein Spiel, wird man den Leerlauf niemals auf minimal Drehzahl bringen können. Hier mal ein Bild:



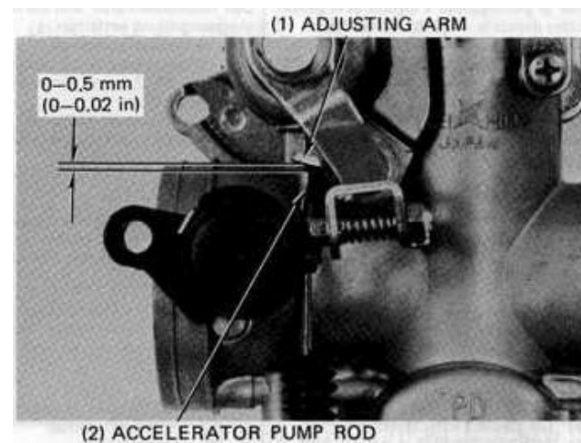
Außen-Kontrolle 4: Leerlaufgemisch-Mengenschraube (sitzt vorne am Vergaser von außen einstellbar)

Diese Schraube wird gerne falsch zusammengebaut oder es sind noch Reste eines alten O-Ring im Kanal. Schraube herausnehmen, mit einem dünnen Draht/Schraubenzieher prüfen, ob noch Gummireste im Kanal sind. Schraube mit Spitze noch oben halten, dann Feder, Metallscheibe und oben drauf der neue O-Ring. Siehe Bild. Dieses Paket etwas nach unten drücken, damit der O-Ring richtig auf der Nadel sitzt. Jetzt den Vergaser richtig herum halten und die Schraube mit Feder-Scheibe-O Ring nach oben hin eindrehen. Bis zum Anschlag und dann genau 2 bis 2,5 Umdrehungen zurück. Minimal halbe Umdrehung mehr oder weniger kann später feinjustiert werden. Ist aber selten notwendig.



Außen-Kontrolle :5 Stange für Beschleunigungspumpe

Wenn der Vergaser voll geöffnet wird, drückt ein Hebel die Pumpenstange herunter, dadurch wird Benzin direkt eingespritzt. Bei geschlossenem Vergaser muss zwischen dem Hebel und der Pumpenstange ein minimaler Spalt sein, damit die Pumpe nicht ständig betätigt wird. Einstellung für Leerlauf würde schwierig werden. Hier das Originalbild aus dem Servicehandbuch.



Außen-Kontrolle :6 Vergaserdeckel

Der Vergaserdeckel darf weder gebrochen oder irgendeinen Riss haben. Ganz genau hinsehen. Wenn er einen Riss hat, kommt es zu Falschlucht und das Standgas orgelt dann fröhlich bei 3000 Touren. Die Gewinde an den beiden Schrauben dürfen auch nicht defekt sein. Hat der Deckel einen Riss, kann der Riss mit gutem 2 Komponenten Flüssig-Metall geklebt werden. Dabei darauf achten, dass die Liegefläche der Dichtung eben ist, ggf. mit Dremel etwas nachfräsen.