

Vergaser warten, prüfen, instand setzen und einstellen

Die **Wartung** beschränkt sich darauf, den Vergaser vor Korrosion zu schützen, wenn notwendig, zu reinigen und die Lagerstellen mit einem Multi-Spray einzusprühen. Darüber hinaus sind alle Anschlüsse, auch am Saugrohr, auf Dichtheit und Festsitz zu prüfen.

Nach Arbeiten am Motor, wie Ventil- oder Zündungseinstellung, oder bei Funktionsstörungen sind die Leerlaufdrehzahl und die Gemischeinstellung zu überprüfen und nachzuregulieren. Dies kann auch bei höherer Laufleistung notwendig sein.

Hat ein Fahrzeug lange gestanden oder nach vielen Betriebsstunden, kann eine **Instandsetzung** notwendig oder sinnvoll sein. Dafür ist der Vergaser abzubauen, da nur in abgebautem Zustand vernünftig geprüft werden kann, welche Maßnahmen notwendig sind. Nach dem Abbau ist es empfehlenswert, den Vergaser zu reinigen. Danach sollte er auf Vollständigkeit, Verzug und Risse im Guss, Gängigkeit der beweglichen Teile überprüft und das Spiel der Lagerstellen kontrolliert werden. Das zulässige Spiel der Drosselklappenwelle beträgt max. 15/100 mm.

Die Drosselklappe darf weder axial noch radial Verschleiß aufweisen oder sich in die Mischkammerwand eingearbeitet haben. Dies kommt bei DIDTA und TDID allerdings selten vor. Ist es aber doch der Fall, müssen die Lager der Drosselklappenwelle erneuert und die Mischkammer ausgedreht werden. Passend dazu sind entsprechend größere Drosselklappen mit dem richtigen Kantenwinkel anzufertigen. Zusätzlich sind häufig neue Drosselklappenwellen notwendig. Die Möglichkeit, diese relativ aufwendigen mechanischen Arbeiten vernünftig auszuführen, haben nur wenige Spezialisten. Meist fehlen sowohl die notwendigen technischen Unterlagen als auch die benötigten Vorrichtungen, um, z.B., eine neue 12° Drosselklappe mit einem Kantenwinkel von 78° herzustellen. Ich empfehle dringend, sich in einem solchen Fall an einen wirklichen Spezialisten zu wenden oder ein neues Drosselklappenteil zu beschaffen.

Achtung beim Ersatzteilkauf: Die Drosselklappenteile sehen weitgehend gleich aus. Die Bypassbohrungen und die Zündunterdruckbohrung sind aber je nach Anwendungsfall sehr unterschiedlich. Das gilt sowohl für die Lage, als auch für die Durchmesser der Bohrungen. Das Drosselklappenteil muss für den jeweiligen Anwendungsfall passend sein.

Sind im Bereich der Drosselklappen keine Schäden feststellbar, ist die Instandsetzung kein Problem. Der Vergaser wird vollständig zerlegt und gründlich gereinigt. Vorsicht bei der Verwendung von Kalkentferner bei Wasserschäden. Bei zu langer Einwirkung frisst der Reiniger den Druckguss an. Alle demontierten Bauteile werden auf Schäden und Verzug überprüft, die Dichtflächen werden plan geschliffen (Planscheibe mit 80er Korn). Vor dem Planschleifen sind überstehende Teile zu entfernen. Am Vergaserdeckel ist der Starterkörper abzubauen. Dazu müssen Starterklappe und Starterklappenwelle entfernt werden. Achtung beim Wiedereinbau. Die Klappe muss sorgfältig ausgerichtet und die Schrauben (M3 x 6) nach dem Festziehen gesichert werden. Den Deckel sollte man daher nur schleifen, wenn es unbedingt notwendig ist.

Besonders verzogen sind meist der **Pumpendeckel** der Beschleunigungspumpe und der **Gehäuseflansch**. Bei verzogenem Gehäuseflansch ist auch die Isolierdichtung beschädigt. Dies hat Leerlaufprobleme zur Folge, weil der Leerlaufgemischkanal belüftet wird. Ist der harte, innere Teil des Flansches nicht beschädigt, kann man den Flansch retten, in dem man neues Dichtungspapier aufklebt. Wenn Kanäle nachgebohrt werden müssen, sind hierfür Butzen (Verschlussstopfen) auszubohren. Neue Butzen zum Verschließen kann man aus Messing oder Alu selbst herstellen. Auf Abb.1 sind die meistens zu bearbeitenden Bauteile gekennzeichnet.