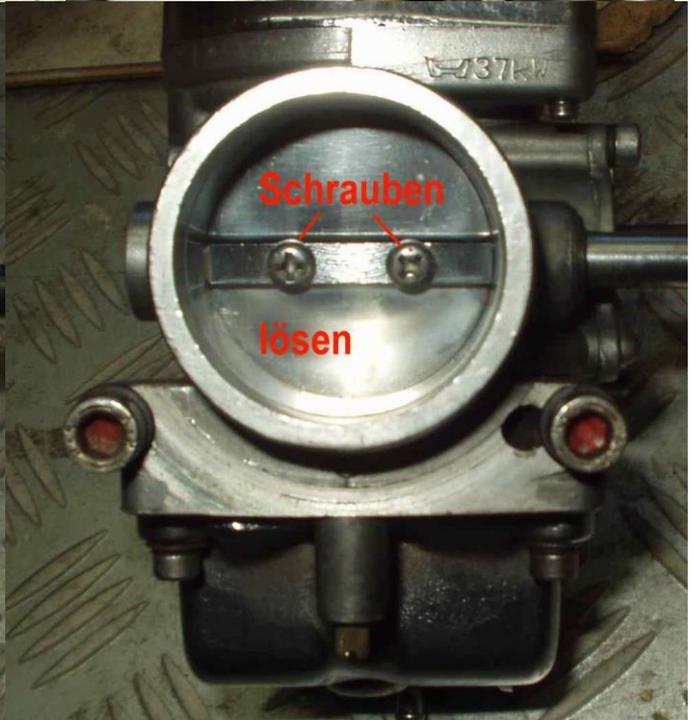
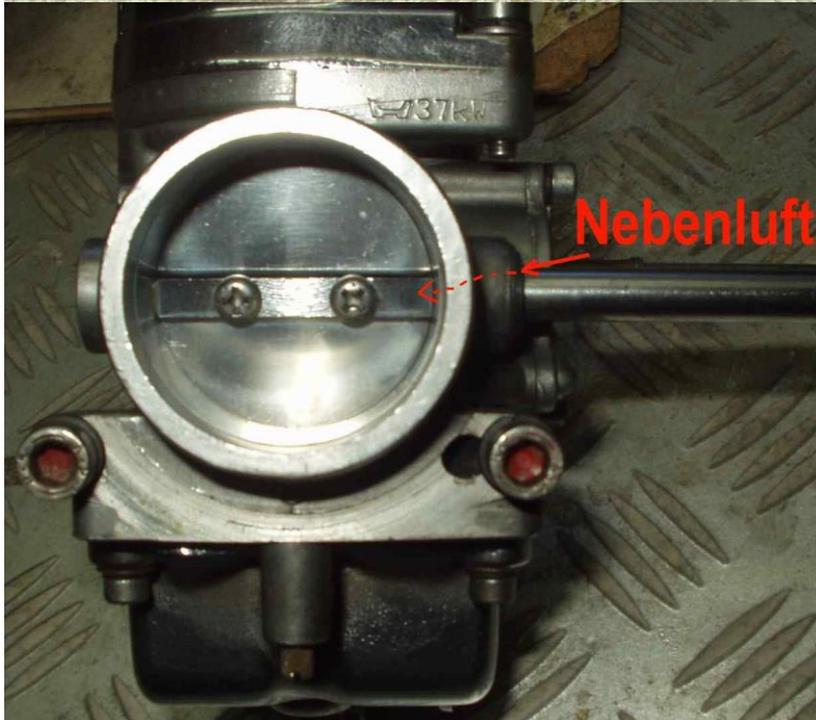
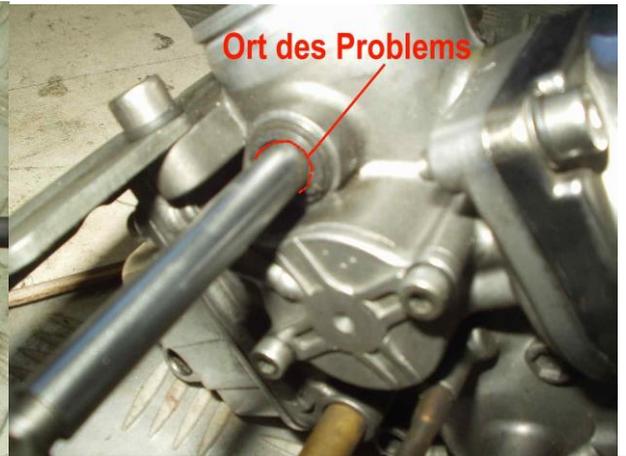
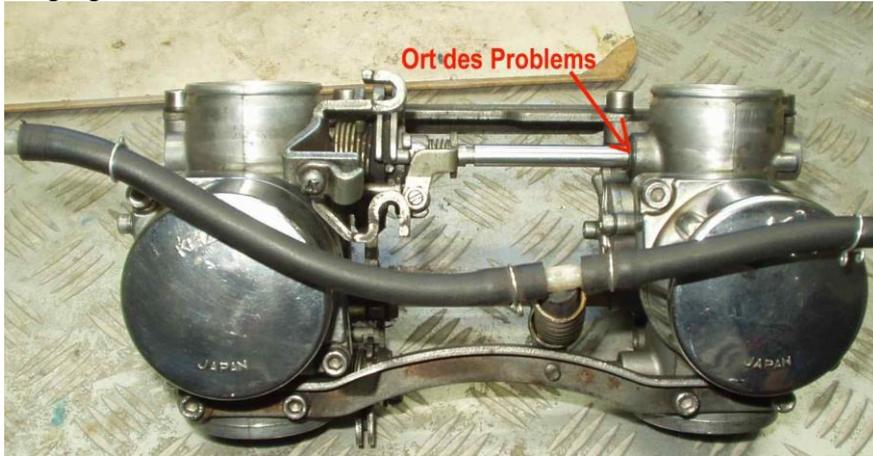


Undichte Vergaser ziehen Nebenluft.....

Schon seit geraumer Zeit weiß ich, daß der rechte Vergaser im Bereich der Drosselklappenachse undicht ist. Ich habe das mal im Zuge einer Synchronisation festgestellt >> der Rechte lag jenseits von Gut & Böse. Also hab ich mal im Leerlauf mit Bremsenreiniger drüber gesprüht und dann mit einem benzingetränkten Pinsel die Fehlerstelle genauer lokalisiert. Gut, wenn man sich das Alter vor Augen führt (37 Jahre) und auch die KM-Leistung (197.000km Ende Dez 2017), dann darf eine Bronz Buchse schon mal äweng ausnuckeln. Viel Spiel isses ja nicht, aber es reicht für Fehlluft NACH der Nadeldüse und damit zur Gemischabmagerung. Also habe ich mich Ende 2017 (wie immer im Dezember) dazu aufgerafft, die Sache anzugehen. Sicherheitshalber hatte ich mir schon Mitte 2016 eine kpl 50PS-Vergaserbatterie besorgt (Fragt nicht, was das für ein Akt war..... 34PS-Versionen gibt's wie Sand am Meer, aber die Offenen in einigermaßen vernünftigem Zustand > kannst vergessen), damit ich ggf. diese verbauen könnte. An sich war aber der Plan, daß die Originale repariert/abgedichtet und wieder verwendet werden soll. Hintergrund >> ich hatte meine schon vor geraumer Zeit mal richtig aufgehübscht und die Optik ist auch die Jahre über so geblieben. Die verchromten Deckel hätte ich logischerweise tauschen können, aber das eigentliche Gehäuse war beim Nachkaufteil ziemlich grindelig... also kein Vergleich zu MEINEN ☺

So gings dann am 13.12.2017 in die elterliche Werkstatt > Vaddi war mal wieder ganz froh, daß er eine Ansprache hatte und er an einem Vergaser schrauben durfte. Wie er mir versicherte, war das schon seit Isettas Zeiten ein Wunsch von ihm, die ausgenackelten Dinger wieder lauffähig zu bekommen. Na ja... die Isetta ist schon seit langem Geschichte... wie auch Vergaser... > aber besser lang warten, als nie machen.

So gings dann frisch ans Werk

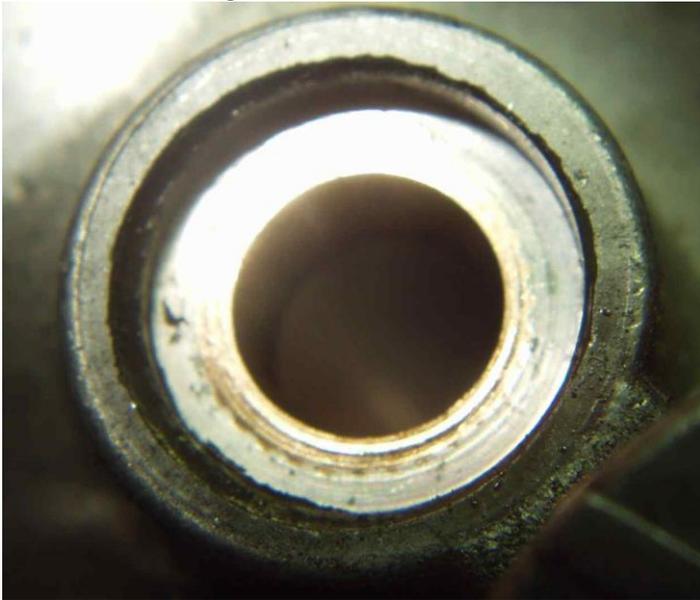


Um die Achse ausm Vergaser zu bekommen, muß man die beiden (weichen) Kreuzschrauben aufdrehen. ACHTUNG, die sind auf der Rückseite aufgebördelt und drehen sich daher ziemlich schwer. Deswegen wird auch das Gewinde quasi „nachgeschnitten“ und es kommt zur Spanbildung (die Achse ist aus Messing!!). Es ist sicher nicht schlecht, wenn man die Lage der Drosselklappe kennzeichnet, da man die ja auch um 180° andersrum reinschrauben könnte.



**Lage der Klappe
kennzeichnen**

“Über“ / vor dem Bronzelager liegt eine Schaumstoffscheibe, die wohl eine Art „Dauerschmierung, bzw. Grob-dreckabschirmung“ darstellt. In wie weit das tatsächlich funktioniert (hat), bleibt dem geneigten Leser überlassen.



Das Ding läßt sich einfach mit einem mittleren Schraubenzieher aushebeln, die Bronzebuchse ist allerdings fest eingegossen und kann somit nicht ausgetrieben werden. Bleiben nur 2 Möglichkeiten:

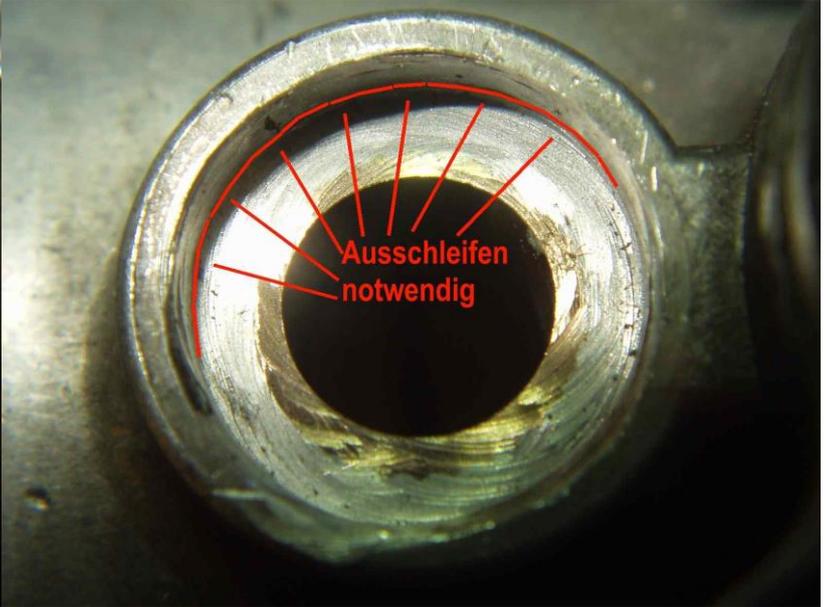
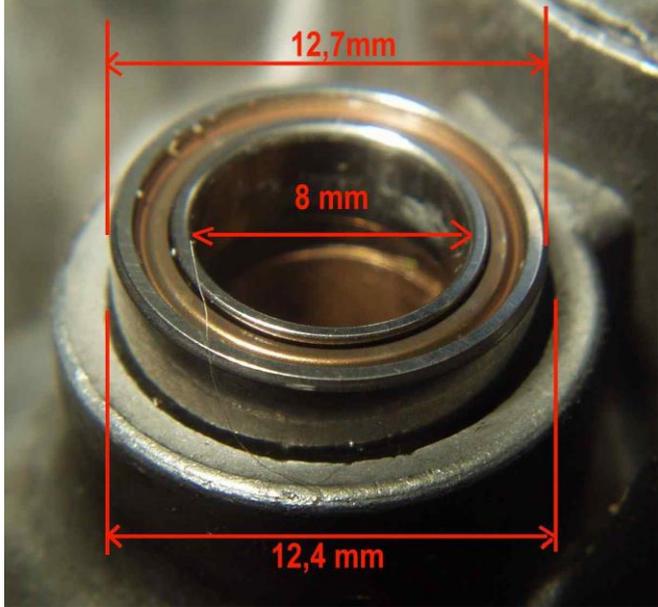
1. Die Buchse ausbohren und eine Neue rein „dübeln“.
2. Eine zweite Buchse drüber > in den Kragen eintreiben.

Die erste Möglichkeit setzt eine vernünftige Befestigung des Vergasers voraus, was nicht grad einfach ist. Dann sollte man auch ein belastbares Rohr fürs Eintreiben bereit halten. Alles ziemlich aufwändig und auch nicht ganz ungefährlich > Das Vergasergehäuse ist schnell zerbröselst !

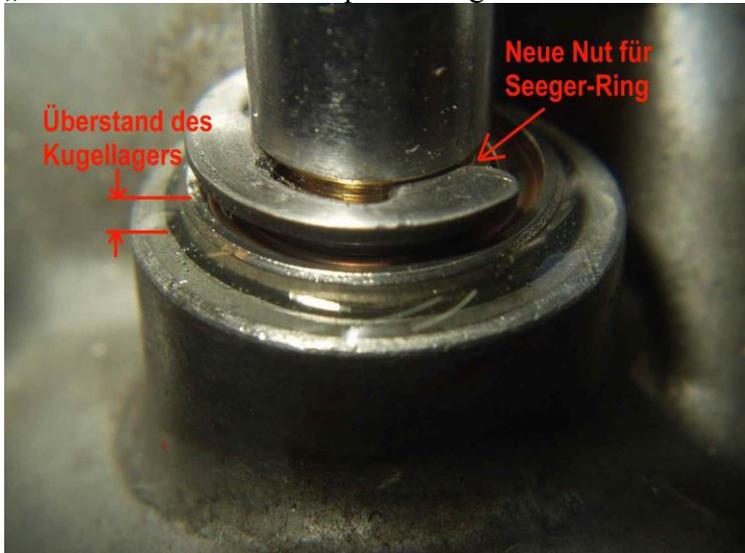
Das mit der 2. Buchse wäre schon eine einfacher Lösung, denn das neue Lager könnte man ja nur als leichte Presspassung auslegen und zusätzlich kleben. Allerdings hätte man wieder das Thema des „ausnuckelns“, da es ja eine Metall-auf-Metall-Lagerung darstellt.

Es gibt aber noch eine 3. Version >> man nehme ein Rillengerät, welches man ÜBER die Buchse eintreibt/klebt und hat (bei Nutzung einer ZZ-Variante) dann für alle Zeiten Ruhe. Das ZZ-Lager ist beidseitig gekapselt > keine Eindringen von Dreck mehr und die Bewegung findet in einem dafür ausgelegten Lager statt.

Nach kurzer Suche in Vaters Minilager-Sammlung (aus alten Laufwerken, etc) hatten wir ein passendes gefunden > d: 8mm/D: 12,7mm. Das hat zwar nicht gaanz in die Öffnung des Kragens gepaßt > 3 Zehntel kleiner würden bei einer Pressung sicher das Material sprengen < ich mußte aber eh ausschleifen, da die Bohrungen nicht übereinander lagen. Mit einem Miniwerkzeug war das gleich erledigt, etwas UHU Endfest angerührt und dann wurde das Teil mit der Achse als Zentrierdorn eingeklebt.



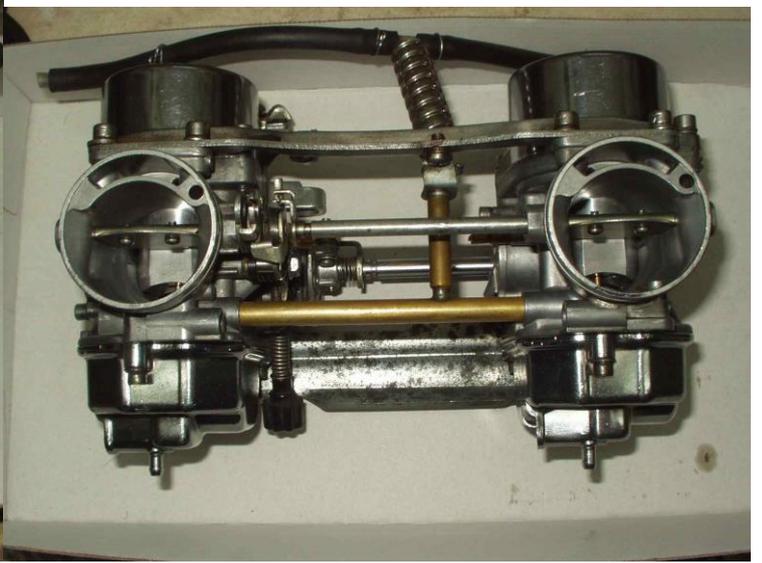
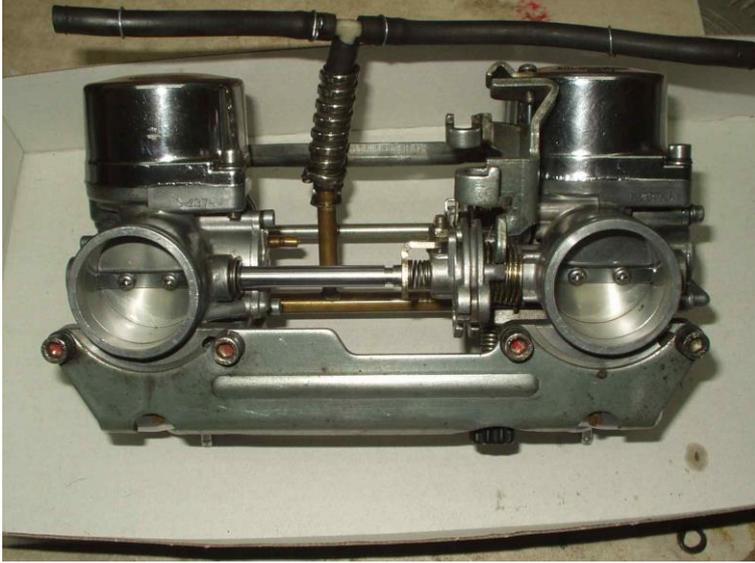
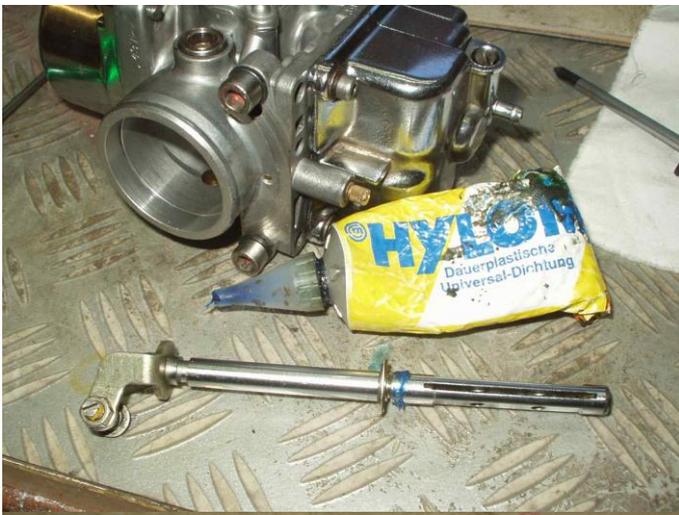
Das Lager ist dicker als der Schaumstoffring, also wird es über den Alukragen raus ragen. Das wiederum bedeutet aber, daß die bestehende Nut für den Seegerring nicht mehr an der richtigen Stelle liegt. Somit mußte ich diese auch „versetzen“ > Zum Glück paßte die gesamte Achse in die Drehbank !



Während des Abbindevorgangs sollte man die Achse bewegen, damit die Kleberüberstände nicht das Lager verkleben. Sollte das dennoch passieren > einfach die Achse punktuell erwärmen und schon kommt wieder Bewegung ins Spiel ☺

Da der Endfest entweder mit Hitze schnell oder unter Zimmertemperatur verdammt langsam aushärtet, hab ich die letztere Möglichkeit genommen. Auf diese Weise konnte ich immer wieder die Achse drehen, aber trotzdem war über Nacht das beschriebene Problem eingetreten. Egal, mit einem Flambiergerät kurz die Achse heiß gemacht, dann noch ein wenig WD40 und schon war alles wieder gut.

Da ich die beiden Vergaser schon mal auseinander hatte, hab ich beide noch ordentlich gereinigt (Motorreiniger und Diesel) und auch außen noch ein paar Grindstellen weg gebürstelt. Danach alles wieder zusammen gebaut (Problemachse mit Hylomar ins Lager gesteckt) und tadaaa hatte ich wieder eine schöne (und hoffentlich) dauerhaft funktionelle (dichte) Vergaserbatterie.



© Alex 12/2017