Ansaugstutzen sind doch reparabel

Immer wieder gibt es auch Probleme mit den Ansaugstutzen, die porös und damit undicht werden. Nach 20 und mehr Jahren wäre das auch nicht weiter verwunderlich. Allerdings kosten die Dinger nicht gerade wenig und bei kleinen Undichtigkeiten (Vibrationsrisse, etc.) den ganzen Stutzen zu tauschen ist daher ziemlich ärgerlich. Diese Problem hat mich seit langem beschäftigt, vor allem, da es in jedem Forum und zu jeder Frage diesbezüglich die Einheitsantwort:… *kann man nicht reparieren, muß immer getauscht werden* kam. Damit wollte ich mich einfach nicht zufrieden geben und nun bin ich zu einer Lösung gekommen ! Eins muß ich aber gleich vorne weg sagen: Dieses Sache funktioniert NUR bei kleinen Rissen, nicht wenn schon alles beim Teufel ist. Als vorteilhaft hat sich eine zusätzliche Vergaser-abstützung/aufhängung am Rahmen heraus gestellt. Ich habe es mit einem einfachen 2,5 mm² Kupferdraht gemacht, den ich am Verbindungssteg der Vergaser und den oberen Rahmenrohren befestigt habe.
Nun aber zum Abdichten der Gummistutzen:
Zu Anfang habe ich (wie wohl viel andere auch) den guten, alten Fahrradschlauchkleber versucht, funktioniert im ersten Moment auch irgendwie, aber es ist nicht wirklich eine Lösung. Dann bin ich mal über so genannten Nahtdichter für Zelte gestolpert und dann hat´s gezündet ! Beides in Kombination müsste doch gehen und tatsächlich, ich fahre jetzt seit 500km (Mitte Juli 2004) mit einem reparierten rechten Stutzen rum.
Gut, das schaut jetzt nicht besonders schön aus, aber bei knapp 90 Öre für das Paar Gebrauchte kann ich sehr gut damit leben.

Auf der nächsten Seite könnt ihr dann sehen, mit welchen Materialien ich es gemacht habe. Denke, daß jeder Nahtdichter und auch Vulkanisierkleber dafür geeignet ist.
Das ist alles im Fahrrad- und Campingzubehörmarkt für wenig Geld zu kriegen.

Erst den betroffenen Gummibereich großzügig mit der Vulkanisierlösung einstreichen, dann (wenn der Kleber bereits fast trocken ist) den Nahtdichter drüber. Aber Vorsicht, das Zeug ist fast so flüssig wie Wasser. Ggf. eine 2. oder 3. Schicht davon über die gesamte Fläche, wenn sich absehen lässt, daß die Masse nicht homogen verteilt ist.

Da dieser Nahtdichter elastisch bleibt, ist er „resistent“ gegen die Vibrationen zwischen Zylinder und Vergaser. Ich hoffe damit einen kleinen Beitrag zur Geldbeutelsanierung der CX-Gemeinde geleistet zu haben.
In einem Forum habe ich gelesen, daß es auch mit Silikon ausm Baumarkt gehen würde. Das Zeug sauber ein massiert und austrocknen lassen. Kann ich mir gut vorstellen, vor allem da das Zeug auch die Vibrationen sauber weg stecken müsste.

NACHTRAG (23.11.2013)
Nachdem ich bei meiner letzten Münchenfahrt den Eindruck hatte, daß meine „Mary“ irgendwie nicht mehr so rund läuft, habe ich daheim mal den Bremsenreiniger gezückt…. Und… festgestellt, daß da wohl was im Bereich der Ansaugstutzen undicht ist. In der Tat waren BEIDE mit ziemlich starken Rissen an der Oberseite versehen und somit war für mich klar > die sind jetzt wohl wirklich durch. Da ich aber grundsätzlich NICHTS ohne echte Prüfung/ Nachweis des Fehlers tausche, habe ich mir eine Prüfmöglichkeit überlegt.
Man muß aber dazu sagen, daß bei der den Stutzen zugrundeliegenden Materialstärken meine Prüfmethode durchaus fehlerbehaftet ist. Hintergrund: Ich prüfe mit Überdruck IM Stutzen und nicht mit Unterdruck, so daß es möglicherweise zu einer Art Ventilwirkung und damit einem Zwangsverschluß der Undichtigkeit kommt. Eine Sichtprüfung an der Innenseite hat jedoch keinen Durchbruch ergeben, ebenso hat der Überdruck den Gummi ordentlich auseinander gedrückt, so daß man zu 99% von einer schlüssigen Prüfung ausgehen kann.
Nun zum Aufbau meiner Prüfgerätschaft:
An sich ist es nur eine glatte 5mm dicke Aluplatte mit 2 passenden Gewinden, um den Stutzen mit einem ausreichend großem O-Ring dicht aufzuschrauben. An sich nichts anderes, wie am Zylinderanschluß, nur daß ich halt keine Einlaßöffnung habe/brauche.
Auf der anderen Seite ein Verschluß…ebenfalls Alu (war grad was in passendem Durchmesser vorhanden), mit einem alten Fahrradventil.
Das Ganze zusammengesetzt und mit einem guten Schlauchbinder den Gummistutzen am Alu-Stöpsel verklemmt. Dann knapp 2 Bar rein gepumpt > ACHTUNG aufpassen, wenn der Schlauchbinder nicht fest genug angezogen ist, fliegt euch der Stöppel derart „g´schmeidig“ um die Ohren, daß es gefährlich wird.
Als nächstes das Trum kpl ins gefüllte Waschbecken schmeissen und abwarten, was passiert.
Bei mir ist nichts zu sehen gewesen, somit sind/waren beide Teile dicht, obwohl sie äußerst marode ausgesehen haben. Tja…. Warum meine „Mary“ dann auf den Bremsenreiniger so spontan reagiert hat, bleibt bis auf weiteres ein Rätsel, werde ich aber auch noch in Erfahrung bringen. Nun ein paar Bilder des Prüfaufbaus:

Tja…. Kein Geblubber….wäre eine logische Erklärung für das Fehlluftverhalten gewesen, dennoch wollte ich mal was probieren…. wieder mal eine Möglichkeit der Reparatur.
Irgendwie wollte/will ich mich mit der Aussage: „*Reparatur geht nicht*“ absolut nicht anfreunden.
Deswegen habe ich für dieses Mal eine neue/veränderte Variante meiner letzten Vulkanisier-Methode überlegt:
Die Risse wie gehabt einfach mitm Fahrradl-Kleber vulkanisiert und verkleben lassen. Als nächstes einen passenden, alten Fahrradschlauch gesucht und ein Stück abgeschnitten. Das Trum über den Gummiteil des Stutzens gezogen, zum Abschluß noch Silikon zwischen rein gespritzt und gleichmäßig verteilt.
Obs das Silikon wirklich braucht…. Ich kanns nicht sagen…aber ich dachte mir: hilft´s nix, dann schadet es auch nicht. Ich sag mir: wenn es zwischen Radlschlauch und Stutzengummi eine geschlossen Silikonhaut gibt und sich die ggf sogar mit beiden verbindet… ja mei….dann sollten selbst kleinste Risse dicht sein/werden.
Ein weiterer Vorteil liegt darin, daß die Silikonschicht dem Gummi die Möglichkeit der „Entspannung“ gibt…soll heißen, die Materialdehnung in Längsrichtung beim Drüberziehen kann sich bis zu einem gewissen Grad wieder ausgleichen. Daher sollte man das Stück auch großzügig abschneiden und erst ganz zum Schluß (also auf dem Stutzen) auf endgültige Länge bringen.
Mal sehen, wie es funktioniert, ich hab es heute (23.11.2013) so umgesetzt und lasse es jetzt ein paar Tage trocknen.
Nach Wiedereinbau gibt’s nochmal den Bremsenreinigertest …aufs Resultat bin ich gespannt !

So sieht das fertige Endprodukt aus. Wie man deutlich erkennen kann, schaut das nicht nur völlig original aus, sondern … RICHTIG… es funktioniert auch.
Wie lang das so halten/aussehen wird, muß sich zeigen, aber ich werde auf jeden Fall die Sache beobachten und auch in diese Anleitung mit einfließen lassen.
Dicht sind sie auf jeden Fall, denn ich konnte mit dem Reiniger keine Drehzahlerhöhung mehr erzielen.

Den Dichring auf der Zylinderseite sollte man auch gleich mit ersetzen…den knörts nämlich über die Jahre ganz schön zusammen.
Größe: 3mm Material (Schnurstärke), Innendurchmesser 40mm

Für alle, die jetzt mit dem Gedanken einer derartigen Reparatur spielen: für einen geringen Oblus kann ich eure Stutzen testen und auch gleich in besagten Zustand versetzen.
Kosten:
5€ +Versandpauschale < Päckchen bis 2 kg (max. 60 x 30 x 15cm) 3,90 €
Sollten die O-Ringe hinüber sein, kann ich auch die besorgen. Die Preise muß ich aber erst in Erfahrung bringen

© Alex 11/2013