



Der Angstgegner

Vergaser reparieren am Beispiel des gefürchteten Zenith INAT

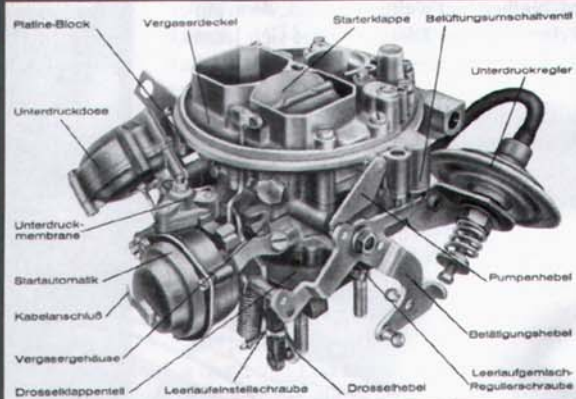
Nicht nur Hobbyschrauber machen einen großen Bogen um die unglaublich komplexen Vergaseranlagen der sechziger und siebziger Jahre. Also sind wir einem echten Angstgegner auf den Leib gerückt, um zu zeigen, wie schwierig Arbeiten an solchen Gasfabriken wirklich sind.

„No problem“, lächelt Bob Tyler in seiner Werkstatt in Klein Berkel bei Hameln angesichts der beiden klotzigen Zenith-Vergaser des Typs 35/40 INAT, die wir ihm auf die Werkbank gelegt haben. „Ich denke, die sind in ein paar Tagen fertig, die notwendigen Teile habe ich alle auf Lager.“ Der gebürtige Engländer, der seit zehn Jahren nahezu jede Art von Vergaseranlagen überholt, sieht die Sache unerwartet gelassen.

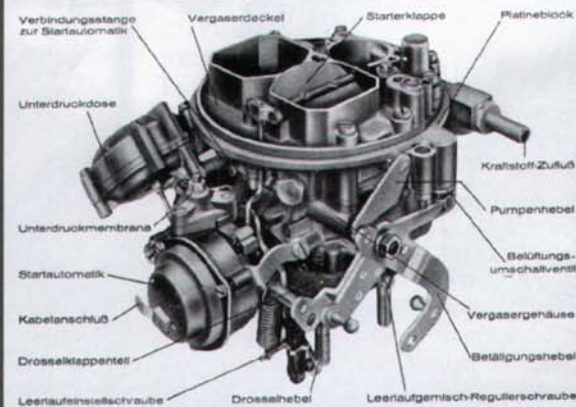
„Wichtig ist es, einen Vergaser vom Aufbau her zu verstehen, dann ist auch die Überholung keine große Sache“, meint er und hält uns einen Vortrag über die dicken Brocken von Ze-

nith, die bislang in einem Mercedes 280S der Baureihe W108 Dienst taten.

Also schauen wir uns einen der beiden Vergaser näher an: Der Typ 35/40 INAT ist ein Registervergaser mit Saugrohrweiten von 35 Millimeter in der ersten und 40 Millimeter in der zweiten Stufe – daher also der Name. Wenn man Bobs Erläuterungen lauscht, ist Stufe eins nichts anderes als ein ganz normaler Fallstromvergaser mit herkömmlichen Leerlauf-, Übergangs- und Hauptdüsenystemen sowie einer Beschleunigerpumpe. Im selben Gehäuse sitzt daneben die Stufe zwei, die ab einer gewissen Leistungsabfrage per Unterdruck zugeschaltet wird. Hier gibt es allerdings nur ein Hauptdüsenystem.



Zenith-Stufenvergaser Type 35/40 INAT



Lageplan der feindlichen Stellungen: Der vordere (unten) und der hintere Vergaser unterscheiden sich vor allem in den Anbauteilen

Während die Drosselklappe der Stufe eins per Gasgestänge über den Hauptbetätigungshebel bewegt wird, kann Stufe zwei erst aktiv werden, wenn zwei Bedingungen erfüllt sind: Zum einen muss der Unterdruck hoch genug sein, zum anderen muss der Hauptbetätigungshebel der Stufe eins einen gewissen Öffnungsgrad erreicht haben. Vorher sperrt er mechanisch die zweite Stufe.

Der Drosselklappenteil ist mit einem dicken Isolierflansch von unten an das Schwimmergehäuse angeschraubt und trägt neben den beiden Drosselklappen auch die elektrisch beheizte Startautomatik, die Leerlaufgemisch-Regulierschraube und den Unterdruck-Anschluss für die Zündverstellung. Von der Startautomatik läuft ein Gestänge nach oben zur Starterklappe. Außerdem findet sich eine Madenschraube, die einen Unterdruckkanal zum Anschluss eines Testgerätes verschließt.

Bei vielen anderen Vergasern mit relativ geringer Laufleistung beginnen die Reparaturarbeiten bereits bei den Drosselklappenwellen. Oft sind sie im Gehäuse ausgeschlagen und es müssen Buchsen eingepresst und aufgerieben, sowie neue, hartverchromte Drosselklappenwellen eingesetzt werden. Natürlich kommt das auch bei der INAT-Serie vor, hängt hier aber sehr von der Laufleistung ab. Unsere Vergaser hatten schon satte 230.000 Kilometer auf dem Buckel und trotzdem war kaum Verschleiß festzustellen. Den Grund für die erhöhte Haltbarkeit sieht Bob Tyler vor allem in der Laufruhe, die für Reihensechszylinder typisch ist. Ständige Vibrationen oder anhaltendes Schütteln durch schlechte Abstimmung können die Lebensdauer eines Vergasers erheblich verkürzen. Die INAT-Serie findet sich nicht nur in einigen Mercedes-Modellen, sondern auch im Opel Admiral und Commodore A oder in den großen BMW-CS-Coupés mit 2,5 bis drei Liter Hubraum.

Im Schwimmergehäuse finden sich neben dem Schwimmer und seiner Aufhängung die beiden Mischkammern, in denen die unterschiedlich großen Lufttrichter eingegossen sind. Die Unterdruckdose zum Zuschalten der zweiten Stufe und der Betätigungshebel, der über eine Feder und zwei Gelenke mit dem Drosselklappenhebel in Verbindung steht, sind von außen an das Schwimmergehäuse angeschraubt. Die beiden Gelenke werden durch die LeerlaufEinstellschraube miteinander verbunden.

Der so genannte Platineblock ist auf das Schwimmergehäuse aufgeschraubt. Hier sitzen Teile der Kraftstoffaufbereitung wie die beiden Mischrohre mit jeweils einer Luftkorrektur- und einer Hauptdüse, das eingehängte, kalibrierte Leerlaufrohr und eine Übergangsdüse. Letztere soll den Übergang vom Einstufen- zum Zweistufensystem „weicher“ gestalten. Das Schwimbernadelventil ist von unten eingeschraubt. Außerdem sitzt neben dem Lufttrichter der Stufe eins der Kolben der Beschleunigerpumpe. Auf der gegenüberliegenden Seite ist genug Raum für einen zweiten



Im Motorraum des 280 S verstecken sich die Vergaser unter dem riesigen Luftfilter



Zuerst werden die Benzinleitung und der Unterdruckanschluss des Verteilers gelöst



Eine Viertelstunde später ist der erste der beiden Patienten bereits in guten Händen



Die beiden Wärmeleitbleche und die vier Isolierflansche werden beiseite gelegt



Vorsicht: Wenn die Luftfilterschrauben vernudelt werden, ist der Vergaserdeckel Schrott!



Bei abgenommenem Ventildeckel sind die Vergaserflanschschrauben leichter zugänglich



Nach weiteren fünf Minuten herrscht oberhalb der Ansaugkrümmer nur noch gähnende Leere



Diese Bimetallfeder sollte in Ordnung sein: Sie steuert die Vergaservorwärmklappe im Auspuff

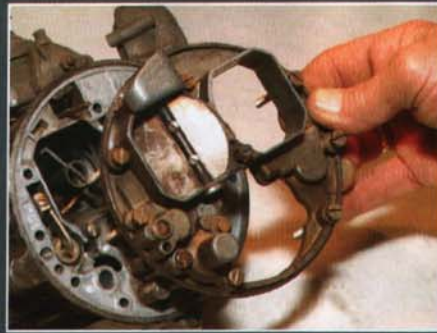
Kolben vorhanden, bei dieser INAT-Serie bleibt er aber leer. Nur in der Ausführung als „echter“ Doppelvergaser findet sich hier dann die entsprechende Bestückung.

Innerhalb der beiden Mischkammern werden die Austrittsarme mit den angegossenen Vorzerstäubern durch Halteschrauben, die von außen eingedreht sind, auf ihren Sitz gedrückt. Das Einspritzrohr der Beschleunigerpumpe ist

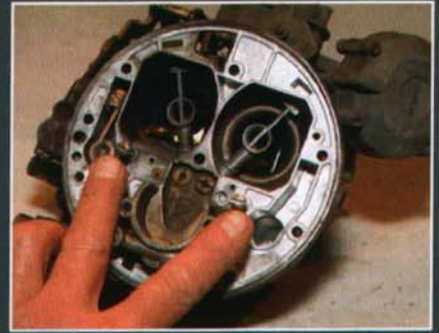
neben dem Vorzerstäuber der Stufe eins eingepresst. Fest an den Platineblock angegossen ist die Innen-Außenbelüftung der Schwimmerkammer. Sie wird im Leerlauf wirksam und soll Kraftstoffdämpfe, die sich bei heißem Motor bilden könnten, nach außen ableiten. Außerdem verhindert die Einrichtung bei heißem, stehendem Motor das Absinken von Kraftstoffdämpfen ins Saugrohr und die damit



Um den Deckel abheben zu können, muss zuerst der kleine Starterklappenhebel entfernt werden



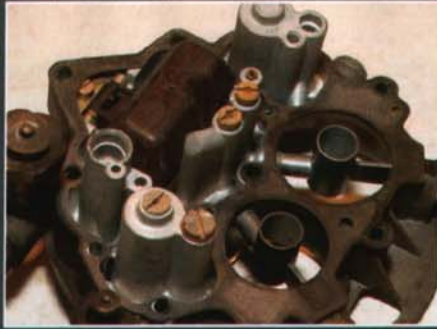
Der Vergaserdeckel mit der Starterklappe lässt sich nach dem Lösen aller Schrauben entfernen



Links sitzt die Beschleunigerpumpe, rechts ist Platz für eine zweite – beim Doppelvergaser



In der Mitte des Platineblocks liegen die beiden Luftkorrekturdüsen, daneben das Leerlaufrohr



Platineblock von unten: Neben dem Schwimmer sitzen die Hauptdüsen, vorn die Beschleunigerdüse



Die drei Hauptbauteile: Schwimmergehäuse, Platineblock und Vergaserdeckel (von links)

verbundenen Startschwierigkeiten beim Wiederanlassen.

Bei der Vergaseranlage des Mercedes befindet sich am Kraftstoffzufluss ein Rücklaufventil, das mit der Rücklaufleitung zum Tank verbunden ist. Die Steuerung dieses Ventils erfolgt über einen Hebel mit zwei einstellbaren Blattfedern, der vom Hauptbetätigungshebel bewegt wird. Im Leerlauf und bei niedrigen Drehzahlen ist das Ventil geöffnet und überschüssig geförderter Kraftstoff wird zurückgeleitet. So erhält der Vergaser in diesem Betriebszustand stets relativ kühlen Treibstoff, und eventuelle Dampfblasen werden in Richtung Tank abgeführt.

Damit sind wir beim letzten Hauptbauteil der Vergaseranlage angelangt – dem Vergaserdeckel. Er ist auf den Platineblock aufgesetzt und mit jenen Schrauben befestigt, die auch den Platineblock und das Schwimmergehäuse zusammenhalten. In der ersten Stufe des Lufteinlasses sitzt die Starterklappenwelle mit der Starterklappe.

Das Zerlegen in diese Hauptbauteile ist in der Regel Bob Tylers erster Arbeitsschritt. Noch interessieren ihn defekte oder falsche Teile wenig, obwohl sie dem Profi natürlich sofort ins Auge fallen. Zunächst wandern die

Bauteile in ein großes Ultraschallbad, wo sie eine gute halbe Stunde gereinigt werden. Dann ist der größte Dreck entfernt und Bob zerlegt sie nun buchstäblich bis zur letzten Schraube.



Das Ultraschallbad entfernt selbst hartnäckigste Verschmutzungen innen und außen

Für uns eine gute Gelegenheit, die einzelnen Bauteile und ihre eventuellen Fehler näher zu betrachten.

Wir beginnen mit dem Treibstoffrücklaufventil. Hauptbauteil ist ein Stift, auf dessen eines Ende eine kleine Membran aufgenietet ist. Die Membran liegt zwischen zwei Faserdichtscheiben im verschraubten Messinggehäuse. Die häufig eingerissene Membran ersetzt der Fachmann durch ein Neuteil und nietet es auf. Die Dichtringe sind Standardware. Die kleine Membranfeder wird bei der Überholung prinzipiell ausgetauscht.

Bei Doppelvergaseranlagen finden sich mitunter zwei unterschiedlich gekennzeichnete Deckel der Startautomatik. Ist dies der Fall, so wurden tatsächlich vom Hersteller zwei unterschiedliche Heizsysteme geordert. So kann beispielsweise der hintere Vergaser, der sich schneller erwärmt, anders gesteuert werden als der vordere, der im Kühlluftstrom liegt. Sind die Deckel mit unterschiedlichen Ziffern gekennzeichnet, so dürfen sie also später keinesfalls verwechselt werden. Die Funktion der Automatik lässt sich recht leicht prüfen: Einfach zwölf Volt anlegen und schon beginnt die Heizspirale, sich zu erwärmen. Kurz darauf bewegt sich die davor liegende Bimetallspirale.



Das Treibstoffrücklaufventil: Oft ist die kleine runde Membran defekt



Die Heizleistung der Startautomatik ist auf den Deckeln vermerkt



Ein Zwölfvolt-Ladegerät zeigt, ob sich die Bimetallfedern wirklich bewegen



Kolben der Beschleunigerpumpe mit Membranen aus Gummi oder Leder

Tut sich nichts, ist das Teil defekt und muss erneuert werden.

Bei den Kolben der Beschleunigerpumpen gibt es zwei Ausführungen. Ältere tragen eine Ledermanschette, neuere eine aus benzinresistentem Gummi. Beide sollte man ersetzen. Achtung bei Gebrauchtteilen: Um die Wirkung der Pumpe an das jeweilige Fahrzeug anzupassen, haben einige Ausführungen ein exakt kalibriertes Ventil, das die Einspritzmenge begrenzt. Darauf sollte man beim Zerlegen eines Vergasers unbedingt achten, damit später nicht das falsche Teil bestellt wird!

Sind alle Kanten des Schwimmers parallel zum Gehäuse ausgerichtet, stimmt der Kraftstoffpegel automatisch. Beschädigte oder undichte Nadelventile müssen ausgetauscht werden. Beim Kauf neuer Dichtungen sollten Sie sehr aufmerksam sein. Denn je nach Vergasertyp unterscheiden sich die Dichtungen in kleinen, aber wichtigen Details. Deshalb sollte man auf jeden Fall das neue Exemplar mit dem hoffentlich nicht zerstörten Altteil vergleichen.



Wenn alle Kanten parallel zum Gehäuse stehen, stimmt der Schwimmerstand automatisch

Wird nur eine kleine Bohrung von der falschen Dichtung verschlossen, kann die Fehlersuche später tagelang dauern!

Bei der Montage oder Demontage der Vorzerstäuber ist zu beachten, dass sie mit einer kleinen Feder in der Halteschraube gegen das Vergasergehäuse gedrückt werden. Zwischen den Vorzerstäubern und dem Gehäuse liegt ein kleiner O-Ring, der oft vergessen wird. Das gilt auch für den Fiberring, der mit den Halteschrauben montiert wird.

Ein echtes Verschleißteil ist der kleine Hebel aus Zinkdruckguss, der auf den Kurbelhebel der Starterklappenwelle wirkt. Er ist fast immer ausgeschlagen. Da die Montage eines Neuteils konstruktionsbedingt nur kurzfristig Besserung bringt, setzt Bob Tyler hier einfach eine stabile Stahlbuchse ein. Ebenfalls etwas schwach dimensioniert ist das Lager, das den relativ großen und schweren Hauptbetätigungshebel trägt. Hier helfen Neuteile mit Kunststoff-Gleitbuchsen, die sich auch sehr positiv auf die Leichtgängigkeit auswirken.

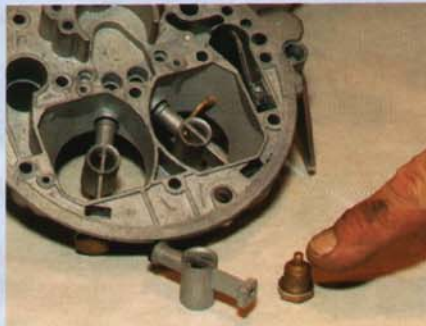
Von unten ins Schwimmerkammergehäuse eingepresst ist der Messing-Haltering für das Innen-Außen-Belüftungsventil. Letzteres zeigt nur selten Defekte. Ab und zu muss die kleine Membranscheibe erneuert werden, die aber problemlos lieferbar ist.



Ein dicke Dichtung trennt Schwimmergehäuse und Drosselklappenteil. Bei allen Dichtungen...



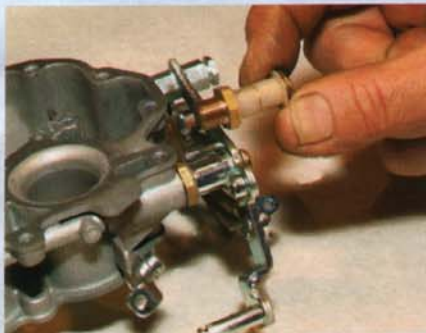
... ist es sehr ratsam, sie mit dem Altteil zu vergleichen. Die Unterschiede sind oft winzig



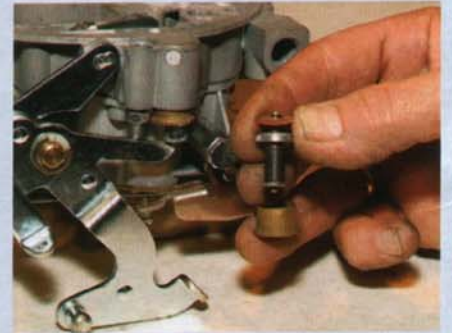
Vorsicht, Falle: O-Ring und Federstift am Vorzerstäuber werden oft falsch eingebaut



Fehlkonstruktion: Der Starterklappenhebel aus Zinkdruckguss erhält eine stabile Stahlbuchse



Das Lager des Hauptbetätigungshebels wird durch eine neue Version mit Kunststoff ersetzt



Dieses Ventil wechselt je nach Bedarf von Innen- auf Außenbelüftung der Schwimmerkammer



Das Anreicherungsventil wird von der kleinen Membran im Vergaserdeckel gesteuert

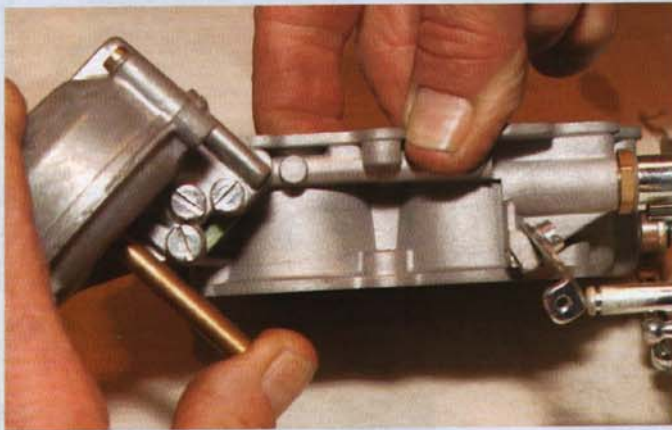
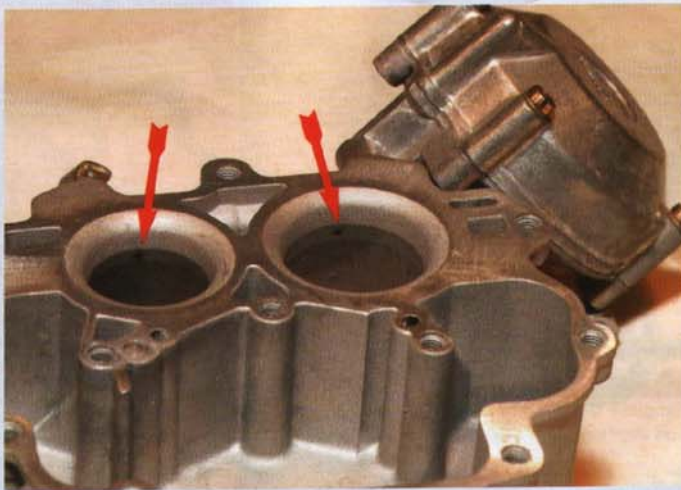


Bei den Unterdruckmembranen der zweiten Stufe verwendet Bob zur Sicherheit etwas Dichtpaste

Das Lastanreicherungsventil ist nicht bei allen Modellen vorhanden. Wo es eingebaut ist, kann es meistens problemlos weiter verwendet werden. Die kleine Membran jedoch, die unter einem dreieckigen Gehäuse auf dem Vergaserdeckel neben dem Lufteinlass der Stufe einsitzt, ist häufig porös oder rissig und muss erneuert werden. Auch dieses Verschleißteil fertigt unser Vergaserspezialist selbst nach.

Die Unterdruckdose zur Betätigung der zweiten Vergaserstufe ist schräg an den Vergaser angeschraubt. Gibt sich der Motor leistungsschwach und dreht nur kraftlos hoch, ist oft eine defekte Membran die Ursache. Da es leicht zu Undichtigkeiten kommt, montiert Bob Tyler jede neue Membran mit etwas Dichtpaste. Ganz wichtig ist der kleine O-Ring neben der Membran, ohne den nichts geht.

An diesen beiden Bohrungen wird der Unterdruck zur Betätigung der zweiten Stufe abgenommen. Über Kanäle stehen sie in direkter Verbindung mit der Unterdruckdose (rechts)



Ist die Membran auch wirklich dicht? Dieser Test bringt Klarheit: Bob schiebt vorsichtig den Druckstift in die Unterdruckdose und hält dann mit zwei Fingern die beiden Bohrungen zu. Bewegt sich der Druckstift jetzt nicht mehr, ist alles in Ordnung



Auf der Drosselklappenwelle der ersten Stufe sitzt diese Kurvenscheibe, auf der ein kleines...



...Stahlrad abrollt. Erst ab einem bestimmten Punkt lässt sich die zweite Stufe per Unterdruck öffnen

Vor der Demontage sollte die Unterdruckdose jedoch überprüft werden. In jedem der beiden Lufttrichter befindet sich im oberen Bereich eine seitliche Bohrung. Beide stehen über Kanäle direkt mit dem Unterdruckraum der Dose in Verbindung. Um die Dichtheit zu testen, wird die Hubstange der Membran langsam und gefühlvoll ganz eingedrückt. Dann verschließt man mit zwei Fingern die beiden Bohrungen. Die Hubstange muss jetzt in dieser Position verharren. Fährt sie aus dem Gehäuse heraus, ist die Membran undicht.

Eine Kurvenscheibe auf der Drosselklappenwelle der ersten Stufe steuert zusätzlich das Öffnen der zweiten Stufe. Ein kleines Stahlrad läuft die Steuerkurve ab und erst ab einem gewissen Öffnungswinkel der ersten Drosselklappe wird die zweite freigegeben und kann durch den Unterdruck geöffnet werden. Das Profil der Kurvenscheibe und das auf ihr ab-

laufende Rad müssen in gutem Zustand sein und bei Verschleiß erneuert werden.

Allen, die jetzt denken, dieser zerklüftete INAT-Vergaser gelte völlig zu Recht als Angstgegner aller Schrauber, dem sei zum Trost versichert, dass es noch dicker kommen kann: Einige Ausführungen haben eine so genannte *Pull-Down-Steuerung* in der Startautomatik. Das ist im Prinzip ein gekerbter Stift an einer kleinen Membrane, der von oben ins Gehäuse der Startautomatik ragt und in deren Mechanismus eingreift. Nach dem Kaltstart ist es seine Aufgabe, die Starterklappe bei höheren Leerlaufdrehzahlen oder kleineren Teillasten im Schiebetrieb gegen die Spannung der Bimetallspirale etwas zu öffnen und so eine Überfettung des Startgemischs durch etwas Luftzugabe zu verhindern. Je nach Stellung des Bimetalls und damit der Luftklappe erfolgt dies in mehreren Stufen. Dieses Horror-Szena-



Zusätzliche Komplikation: Die Pull-Down-Einheit der späteren Versionen greift in die Regelung...



...der Startautomatik von oben ein und soll eine Überfettung in bestimmten Situationen verhindern



Der Hebel für das Treibstoffrücklaufventil hat zwei einstellbare Blattfedern



Wichtig: Alle Düsen auf Originalmaß überprüfen! Oft haben Vorgänger hier herumexperimentiert

Die typischen Schwachstellen anderer Vergaser

Nicht immer muss es sich bei defekten Vergasern gleich um die *Grande Complication* eines Zenith INAT handeln. Auch ganz einfache Vergaser wie etwa der Solex PICB aus dem Käfer oder (mit Beschleunigerpumpe) aus dem Porsche 356 machen irgendwann schlapp. Die häufigsten Schäden treten hier im Bereich der Drosselklappenwellen auf.

Diese Lagerstellen werden mit neuen Messingbuchsen versehen und mit der Reibahle auf Sollmaß gebracht, ehe neue Wellen und Klappen verbaut werden. Inzwischen hat Bob Tyler sogar einen eigenen Lieferanten für hartverchromte Wellen aufgetrieben. Membranen und Bauteile für Beschleunigerpumpen werden bei einer Überholung prinzipiell erneuert. Die Überholung der Käfer-Ausführung schlägt mit 274 Euro zu Buche, der Porsche-Vergaser kostet 431 Euro.



Eher simpel: Solex-Vergaser vom Porsche-356



Durchblick: Am Anfang steht auch hier immer das völlige Zerlegen



Übersichtlich: Das sind alle Neuteile, die zum Überholen der Porsche-Gasfabrik notwendig sind



Neue Drosselklappen-Lagerbuchsen werden ins Gehäuse getrieben



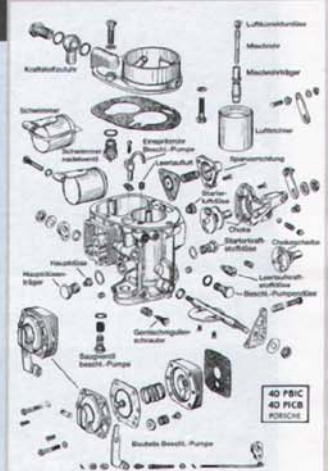
Mit der Reibahle erhalten die Buchsen das richtige Maß



Wie neu: Jetzt passt der Vergaser zum Porsche

Solex-Querstromvergaser sind häufig von Schäden am Gehäuse betroffen, die von den Drosselklappen verursacht werden. Wenn die sich so richtig ins Material eingearbeitet haben, kann der Vergaser beispielsweise von 40 auf 41 (oder bis zu 43) Millimeter aufgebohrt werden. Mit neuen Drosselklappen

zer oder dessen Werkstatt überlassen. Neulich ging ein böser Anruf in Hameln ein: Das Auto wollte mit den überholten Vergasern einfach nicht anspringen. Bob Tyler überprüfte nochmals sein Werk, fand jedoch keinen Fehler. Als er die bemängelten Vergaser dann noch einmal überprüft hatte und wieder keinen Fehler fand, kam auch kein Anruf des Kunden mehr. Stattdessen traf ein paar Tage später eine Flasche Whiskey in Hameln ein: Die Benzinpumpe hatte sich als Übeltäter entpuppt... Bob: „Tatsächlich sind viele Kunden voreilig, wenn sie den Fehler beim Vergaser suchen. Deshalb sollte man zuvor wirklich alle in Frage kommenden Komponenten gründlich überprüfen!“



Der Solex-Vergaser im Detail



Solex-Flachstrom mit erweiterten Lufttrichtern



Trockenübung: Überholter Vergaser auf dem Prüfstand



Die Beschleunigerpumpe fördert zu wenig Sprit

rio spielt sich zum Beispiel unter einigen Hauben der Mercedes-W116-Baureihe ab.

Nun haben wir noch ein Regelelement, das es für die Zweivergaseranlage nur einmal gibt: den Drosselklappen-Ansteller. Er gleicht Leerlaufabsenkungen aus, die etwa durch eine arbeitende Servolenkung oder durch eine anspringende Klimaanlage entstehen können und gibt einfach „etwas mehr Gas“, indem er direkt auf das Gasgestänge wirkt. Da beide Hauptbetätigungshebel der Vergaser miteinander verbunden sind, wirkt sich diese Korrektur auf beide Vergaser aus. Der Unterdruck zur Steuerung des Reglers wird am Drosselklappenteil entnommen. Auch hier können Undichtigkei-



Puzzle für Fortgeschrittene: Alle Gehäuseteile sind glasperlgestrahlt und gereinigt, andere Bauteile wurden galvanisch verzinkt – jetzt kann der Zusammenbau beginnen



Damit keine Dichtung falsch herum aufgelegt wird, sollte man Isolierflansche...



...Wärmeleitbleche und Dichtungen als „Paket“ auf den überholten Vergaser stecken



Der Wiedereinbau und das Anschließen dauert kaum mehr als eine halbe Stunde



Der Synchrontester wird an zwei spezielle Glocken für INAT-Vergaser angeschlossen



Natürlich müssen die beiden Zeiger des Testgerätes im Ruhezustand auf Null stehen



Nach ein wenig Feinjustierung ist der Unterdruck auf beiden Seiten nahezu gleich



Unsere beiden Vergaser zeigen nach der Grundeinstellung schon gute Werte



Zum Synchronisieren werden die Schrauben am Drosselklappengestänge gedreht



Hier nicht synchronisieren! Dieser Anschlag dient nur zur Einstellung des Belüftungsventils

ten entstehen, im schlimmsten Fall muss der Regler erneuert werden. Damit sind alle Teile der Vergaser beschrieben. Eigentlich sind es nur ganz einfache Fallstromvergaser, um die halt ein paar Teile herumgebaut wurden...

In Bob Tylers Werkstatt sind inzwischen die glasperlgestrahlten Alugehäuse und die galvanisch verzinkten Anbauteile und Hebel eingetroffen, die ein Partnerbetrieb bearbeitet hat. Jetzt steht dem Zusammenbau der beiden Vergaser nichts mehr im Wege. Sind sie montiert, erhalten sie eine Voreinstellung und werden auf dem hauseigenen Prüfstand getestet. Bis hin zur Einspritzmenge der Beschleunigerpumpen müssen die Vergaser dann zeigen, was sie können und ob sie den Vorgaben des Herstellers entsprechen.

So aufbereitet, optisch wie neu und technisch perfekt, treten die beiden INAT-Typen nun die Reise zum Kunden an. Mit dabei ist eine Anleitung, die Bob für jeden Vergasertyp

Die Adressen

Bob Tyler

Bergstraße 22
31789 Hameln
Tel. 05151-62480
www.bobs-services.de

Jens-Peter Adam Vergaserservice

Offakamp 7
22529 Hamburg
Tel. 040-22757505
www.su-stromberg.de

zusammenstellt und die bei Montage und Erst-inbetriebnahme hilft. Bob betreibt übrigens keinen Kleinteileversand, sondern beschäftigt sich ausschließlich mit der Überholung kompletter Vergaser. Für alle Arbeiten an den beiden Mercedes-Vergasern berechnet er dann fair erscheinende 813 Euro. Ersatzteile für die Zenith-Gasfabriken und viele andere Vergaser liefert der Vergaserservice vom Jens-Peter Adam in Hamburg.

Nach der Überholung muss der Kunde nur noch das Standgas einstellen und die beiden Vergaser aufeinander synchronisieren, auch das ist in der Anleitung beschrieben. Eigentlich sollten die Triebwerke der alten S-Klassen, Commodores oder CS-Coupes dann wieder wie am ersten Tag schnurren. Um sich die aufwendigen Arbeiten nicht völlig unnötig aufzuhalten, rät Bob Tyler aber dringend, zunächst alle anderen Motorkomponenten, wie Zündung, Ventileinstellung und Kompression zu prüfen. Denn nicht selten kommen in Hameln völlig intakte Vergaser an, weil der bemängelte Fehler ganz woanders zu finden wäre. Aber, so ist es eben: Der Vergaser ist stets der Verdächtige Nummer eins!

Heinz Stahl