

Vergaser JIKOV 32 SEDR

eine Seite von <http://www.wartburgpeter.de>

Vergaser - auf dieser Seite befinden Sie sich gerade
Seite 1 - zeige ich den Vergaser beim Demontieren
Seite 2 - wird der Vergaser justiert und montiert, außerdem gibt es einige Fehlerhinweise
Verbrauch - Ergebnisse in Form von Verbrauchswerten

Mich erstaunen immer wieder manche Wartburgfahrer: Da wird gefachsimpelt und gefaselt, da wird von angeblichen Nachteilen des Jikov Vergasers gegenüber dem BVF Vergaser gesprochen.

Manchmal habe ich den Eindruck, daß dahinter sich nur Unkenntnis, Unsicherheit, und die Scheu vor der Akzeptanz einer Weiterentwicklung befinden. Die eigentlichen Rechtfertigungsgründe gegen ein "Upgrade" vom BVF zum Jikov Vergaser sind außer Zeit und Geld, vielmehr die Gewohnheit, beim BVF zu bleiben. Natürlich ist es jedem selbst überlassen, wie er seinen geliebten Wartburg frisiert, modernisiert usw. Natürlich ist es auch klar, daß jemand seinen 311'er nicht unbedingt mit dem Jikov nachrüsten wird, wenn er auf Originalität nach den Prämissen der Oldtimerbenotung strebt.

Ich möchte hier versuchen, etwas Aufklärungsarbeit zu leisten und spreche gezielt die Freunde des Wartburg 353 an, die ihr Auto zu mehr einsetzen, als zur Oldtimerausfahrt; und natürlich diejenigen, für die der Wartburg ein Stück Neuland ist.

Die zu DDR-Zeiten immer wieder dokumentierte ablehnende Haltung zur Umrüstung älterer Fahrzeuge, bestehend aus der Nachrüstung der Vergaserheizung, verbunden mit dem Tausch:

- | des Wasserpumpengehäuses,
- | dem Setzen einer Bohrung im Motorblock,
- | dem Tausch des Ansaugflansches,
- | des Vergasers und
- | des Ansauggeräuschkämpfers,

hatten ausschließlich volkswirtschaftliche Gründe: es waren nicht genügend Teile und Werkstattkapazitäten vorhanden, diese Arbeiten durchzuführen. Man denke sich, wenn heute gleiche Engpässe bei Opel oder VW existierten, könnte kein Freak ein Tuningkit kaufen, weil es "unwirtschaftlich" wäre, ein (altes) Auto umzubauen.

Keine Frage, der Wartburg fährt sogar mit einem verschlissenen, d.h. ungepflegten Vergaser. Nicht immer bedeutet dies Ausfälle, aber immer unnötig hoher Benzinverbrauch. Es lohnt sich also, von Zeit zu Zeit (je nach Fahrweise jährlich oder zweijährlich) mal nach diesem Bauteil zu sehen, daß dem Motor Charakter verleiht. Ich meine dies wörtlich. Ein und der selbe Motor hat mit jedem Vergaser ein unterschiedliches Verhalten, mal bissig und kraftvoll, dabei sensibel oder schlaff und alt. Ich habe 4 verschiedene Jikov Vergaser in kurzer Zeit überholt und getestet! Natürlich geht es mir nicht anders als den meisten Leuten: wenn es scheinbar funktioniert, kümmert man sich um bestimmte Dinge ungern oder gar nicht. Häufige Fehlerquellen, wie

- | zu hoher Verbrauch,
- | schlechter oder unrunder Leerlauf,
- | qualmender Auspuff,

kann man nicht immer beheben, wenn der Vergaser noch am Motor angeflanscht ist. Und dennoch - selbst derart verstellte Vergaser bedeuten nicht, daß damit die ASU Plakette nicht erlangt werden könnte! Die Kriterien, die (politisch) erreicht werden müssen, sind zunächst die des Herstellers und nicht unbedingt die der Umwelt.

Der erste Grund, meinen Vergaser auf Vordermann zu halten, besteht also für mich nicht in der Pflicht, meinen Beitrag an das Staatsäckel zu entrichten, sondern einen sympathischen Motorlauf zu erreichen. Es empfiehlt sich daher, mindestens einen zweiten Vergaser zu besitzen.

Die meisten Jikov Vergaser sabbern was das Zeug hält. Der Hersteller hat diese Schlampigkeit in Kauf genommen und lediglich ein Tropfblech mit Schlauch darunter gebaut. Mir absolut unverständlich, denn es geht auch anders.

Der zweite Mangel, der auch von den Herstellern begründet wurde und erfolgreich durch Mißachtung und Ahnungslosigkeit (u.a. der sog. Fachwerkstätten) massiv gefördert wird, ist die Befestigung des Luftansaugtrichters über dem Vergaser. Leider vergaßen die Hersteller im Luftansaugtrichter vier Abstandshülsen einzuarbeiten und so haben unzählige Leute im Glauben durch festes Anziehen der 4 Muttern - um alles ordentlich dicht am labilen Topf zu bekommen - das Problem nur verschlimmert (die neueren Vergaser besitzen daher einen etwas stärkeren Flansch).

Die Stehbolzen haben im Laufe der Zeit den Vergaserdeckel oft so verformt, daß alles so richtig schön rein und raus kann. Gleichzeitig erklären aber Handbücher, daß alles mit der Mikrometerschraube justiert sein soll und kleinste Toleranzen alle denkbaren Werte verderben. Witz komm raus

Aber genug der Worte, anhand einiger bunter Bilder will ich versuchen zu zeigen, was meines Erachtens aus den Büchern nicht so deutlich herüber kommt. Folgen Sie bitte den Navigationsmöglichkeiten in diesem Dokument, ich habe dafür viel Zeit investiert, die entsprechenden Hyperlinks einzuarbeiten. Sie wissen ja, wie das geht!

