

Vergaser JIKOV 32 SEDR

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

Obwohl das gute Stück suppte und sabberte,

- | waren die CO-Werte deutlich unter der Norm (!),
- | der (schon recht betagte) Motor willig und bissig in allen Drehzahlen.
- | Kein Klingeln und Rasseln.
- | Sommer wie Winter, Warm- oder Kaltstart auch ohne Choke erstklassig.

Aber dennoch:



Diesen Vergaser fuhr ich schon zu lange ungepflegt. Er sieht nur auf dem ersten Blick einigermaßen "sauber" aus - ich hatte unlängst eine Motorwäsche.

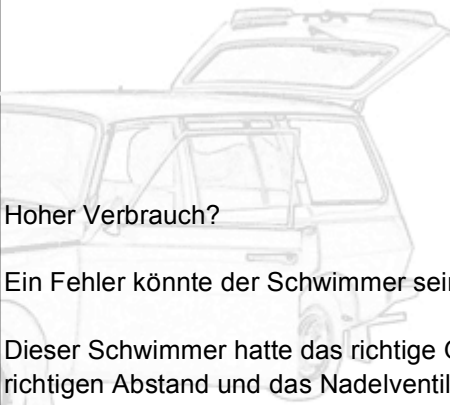
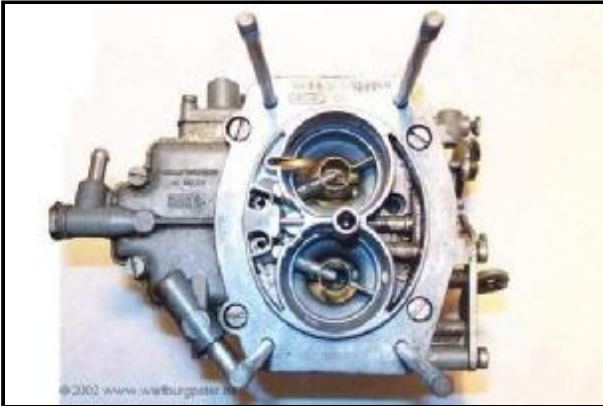


- | Leerlauf gab es nur durch Spannen des Seilzuges!
- | Der Verbrauch lag im Schnitt bei 10,5 Liter/100 km. (Das "Mäusekino" war schnell völlig ausgereizt.)
- | Die Nockenfeder ist auch schon fast am brechen.



Deutlich sieht man den schon verstärkten Flansch, der dennoch an allen Stehbolzen nach oben verzogen ist.

Das läßt sich jedoch mit einem Gummihammer und 'nem Stück Hartholz gut richten. Aber bitte zart und bei völlig zerlegtem Vergaser; Alu ist eben sehr weich!



Hoher Verbrauch?

Ein Fehler könnte der Schwimmer sein. Jedoch:

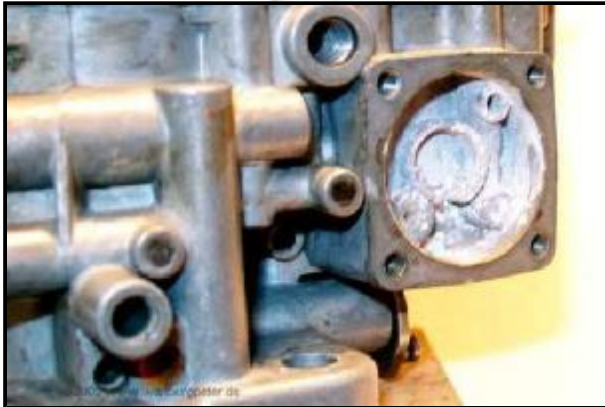
Dieser Schwimmer hatte das richtige Gewicht, den richtigen Abstand und das Nadelventil keinen Grat.

Blick in die Filteröffnung (der Filter liegt unten rechts im Bild).

Urg! Der Vorbesitzer (ich kaufte den Vergaser von einer Werkstatt) hatte da wohl heftig Dreck im Tank! Alles ist zugesetzt. Das Anschlußrohr des



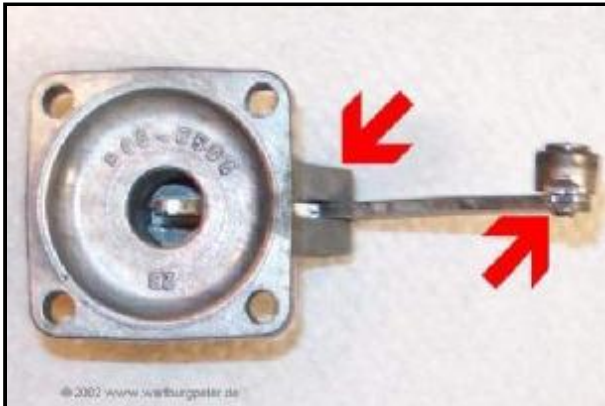
Benzinschlauches war innerlich sogar verrostet!



So einen Dreck hatte ich noch nie bei mir gesehen, da ich immer einen zusätzlichen Filter in der Benzinleitung habe.

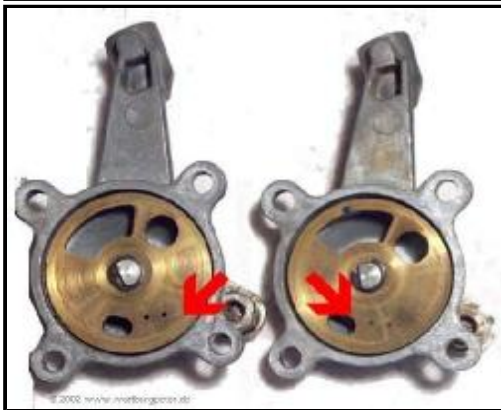
I gitt, was is' DAS denn? Hat der Vergaser 'ne Tüte Gips geschnuffelt?

Ich staune, daß ich mit diesem Keim fahren konnte!



Zeit für einen Ersatzspieler:

Schlackernde Pumpebel kann man zerlegen und das Gehäuse mit 'nem Schraubstock etwas zusammen drücken. Aber die Riefe in der Rolle (rechts)? Da sollte man doch den Hebel ersetzen.



Je nach Ausführung (Alter) unterscheiden sich die Jikov Vergaser im Detail. Allgemein bekannt ist die unterschiedliche Düsenbestückung.

Hier der Drehschieber des Startvergaser: Links die ältere Ausführung mit kräftigen Bohrungen, rechts die neuere mit feineren Bohrungen. Keine Panik, den Unterschied "fühlt" man in der Praxis nicht.