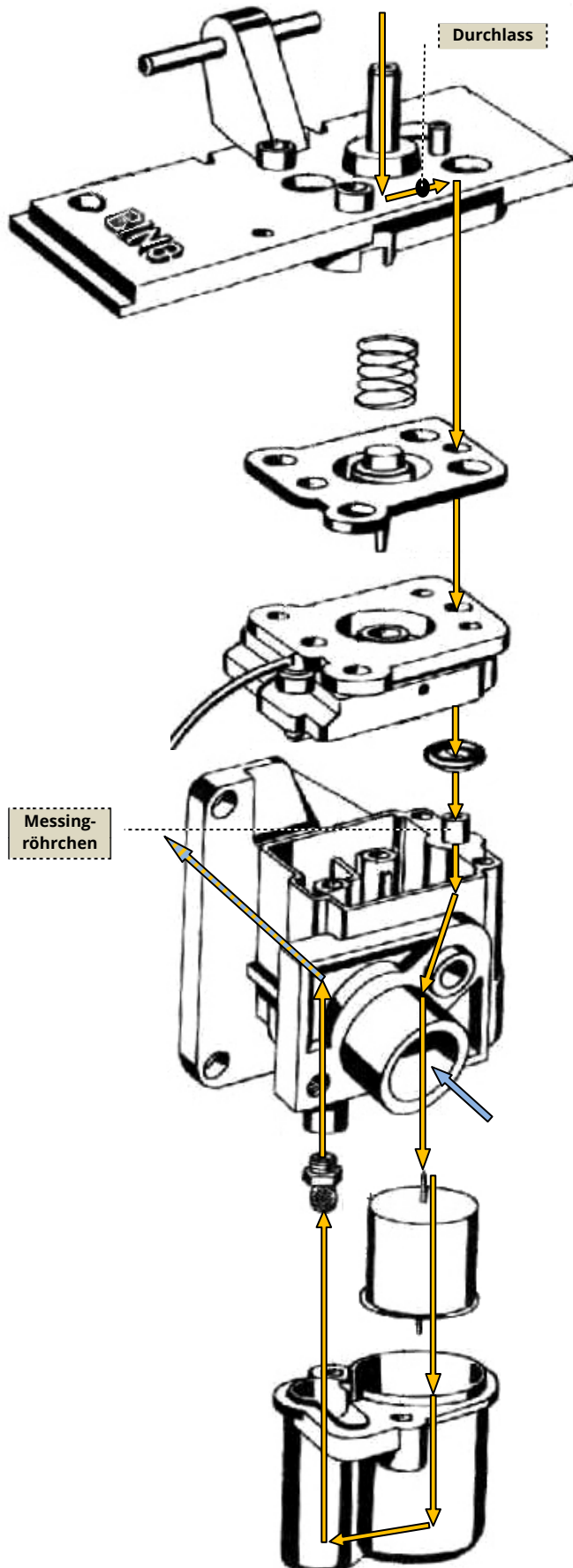


# Kraftstofffluss und Fehlerquellen im BING-Vergaser 81-8-101

Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass Tank, Benzinhahn und -filter einwandfreien Kraftstoff liefern.



Die **Deckelplatte** besteht aus Plastik. Sie hat einen Stutzen zum Aufschieben des Kraftstoff-Schlauchs vom Tank. Die Kammer auf der Unterseite hat einen kleinen Durchlass nach rechts. Hierdurch gelangt der Kraftstoff durch Gummi-membran und Zwischenplatte zum Messingröhrchen im Vergaserkörper.

Die **Gummimembran** dichtet die Deckelplatten-Kammer nach unten ab. Ihr Mittelstopfen stoppt bei Gas-Stellung [0] den Kraftstofffluss. In den anderen Gas-Stellungen sorgt die Feder für freien Durchfluss.

Die **Zwischenplatte** nimmt bereits das Messingröhrchen auf und dient nur als Durchlauf.

Das **Messingröhrchen** hat einen eigenen Dichtring unterhalb der Zwischenplatte. Es führt den Kraftstoff zur Kammer oberhalb des Schwimmernadelsitzes.

Der **Schwimmer** erhält durch in die Schwimmerkammer fließenden Kraftstoff immer mehr Auftrieb, bis die Schwimmernadel schließlich den Zufluss unterbricht.

Die **Schwimmerkammer** nimmt eine kleine Menge Kraftstoff auf, der dann durch den Unterdruck des Motors mit dem Luftstrom über Düsenstock und Düse nach und nach abgesaugt wird.

## Häufige Fehlerquellen

In der **Deckelplatte** ist der kleine Durchlass nach rechts relevant, er darf nicht durch Schmutz oder ein zu weit herausragendes Messingröhrchen (s. u.) verstopft sein.

Die **Gummimembran** muss unbeschädigt sein, da sonst der Kraftstoff direkt und ungebremst von oben das Vergasergehäuse flutet. Bei Gas-Stellung [1] und [/] tropft der Kraftstoff nur so heraus; auch aus der großen Öffnung im Luftfilterstutzen. Und: die Feder immer oberhalb der Membran einsetzen, sonst ist immer zu, auch in Gas-Stellung [1] und [/].

Das **Messingröhrchen** soll nur ca. 7 mm aus dem Vergaser-Alu-Gehäuse heraus-schauen, sonst kommt das obere Ende gegen die Deckelplatte und dort dann kaum/kein Kraftstoff mehr durch.

Der **Schwimmernadelsitz** und die **Schwimmernadel** sollen unbeschädigt und sauber sein, damit die Nadel den Sitz auch wirklich abdichten kann; sonst würde unbegrenzt Kraftstoff in die Schwimmerkammer fließen und diese überlaufen. In diesem Fall kommt Kraftstoff aus der kleinen Öffnung unten im Luftfilterstutzen und/oder der kleinen Öffnung rechts neben dem Luftfilterstutzen.

Am **Schwimmer** sollte eventuelle Korrosion am unteren Messingüberstand des Schwimmkörpers entfernt werden.

Die **Schwimmerkammer** ist das letzte Auffangbecken für allen möglichen feinen Schmutz (aus dem Tank, dem Schlauch, dem Kraftstoff, der Luft), daher stets pingelig sauber halten. Denn: Nicht alle Düsen haben ein Filtersieb und sind im Nu zuge-setzt.

Die **Düse** hat meist ein Filtersieb, das sich aber allmählich mit feinsten Partikeln zu-setzen kann; fehlt ein Sieb, muss alles, vom Tank bis zur Schwimmerkammer, poren-tief rein sein. Nervig sind vor allem Parti-kel, die sich nur zeitweise vor die Düse set-zen: Mal läuft der Motor einwandfrei, tru-delt das Partikel mal wieder vor die Düse, geht nix mehr.

Der **Düsenstock** ist eine Messingröhre, die die Düse mit dem angesaugten Luft-strom verbindet und so den Kraftstoff aus der Schwimmerkammer nach oben holt. Der Düsenstock hat mehrere Öffnungen, von denen zwei von vorn sichtbar sind: in der Mitte des Gemisch-Auslasses die Öff-nung für den Start- und Fahrbetrieb; am unteren Rand des Gemisch-Auslasses die Öffnung für das Standgas. Bei abge-schraubter Düse lässt sich der Düsenstock von unten bis zu diesen Öffnungen durch-leuchten, ob die Röhre und die Öffnungen frei sind. (Vgl. Dokument „Lichtest beim BING-Vergaser“)