

Preisinformation:

Restaurierung von 2 BING oder Dellorto Vergaser ab

BMW R75/5 219,- € (incl. MwSt.)

Schiebervergaser 185,- € (incl. MwSt.)

Andere Typen auf Anfrage. Auftragsannahme in Abhängigkeit der Verfügbarkeit von Ersatzteilen.

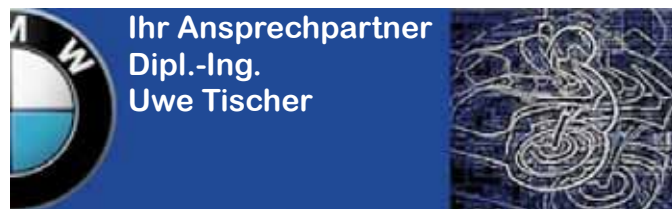
Dies beinhaltet:

- Zerlegen, prüfen und KV erstellen, incl. Farbfoto vor und nach der Restaurierung.
- Chemische Reinigung
- Nachschneiden aller Gewinde
- Reinigung im Ultraschallbad
- Spülen aller Teile, anschließend versiegeln mit Ballistol
- Leichtes Polieren der großflächigen Teile um ein Anlaufen zu verhindern. Falls nicht gewünscht, können die Teile auch matt bleiben und werden nur mit Ballistol behandelt
- Montage mit Grundeinstellung. Damit springt der Motor an. Eine kleine Anleitung zur Justage am Motor wird mitgeliefert.
- **Kompletter Satz Edelstahlschrauben**
- **Neue Dichtungen und O-Ringe** (mit spezieller Schmierung)
- **Alle Blechteile / Hebel werden blauverzinkt** (sieht edel aus und rostet nicht mehr)

Nicht enthalten: Membrane, Federn, Düsen und andere Verschleißteile. Diese werden nur getauscht, wenn erforderlich. Alle Altteile werden bei Rücksendung beigelegt.

Auch die Reparatur der Gewinde der Deckelschrauben ist oft noch möglich (24,- €/St.).

Einpressen neuer Nadelsitzbuchsen 29,- €/St.



Alle zur Restaurierung notwendigen Ersatzteile biete ich auch als Set, jeweils für 2 Vergaser an:

- Komplettes Set
- Edelstahlschrauben
- Schwimmer
- Gemischschraube
- Nadeldüse
- Dichtungssatz
- Vergasermembranen
- Schwimmer-Nadelventil
- Hauptdüse
- Düsennadel

Weiterhin biete ich an:

- Handchokezug (neues Produkt mit Gebrauchsmusterschutz)
- Feintuning, die neuartige Gaszugverstärkung um ein Abknicken der Züge zu verhindern
- Gaswegverkürzung für BING 40er und **NEU, jetzt auch für 26/32 Vergaser**
- Offene Ansaugtrichter
- Schwimmerkammerfangseil
- Benzinschlauch-Schnellkupplung



Oft liegen auch Fehler außerhalb des Vergasers vor, etwa

- Abgeknickte Züge direkt oberhalb des Vergasers
- Dreck im Gaszug / fehlende Schmierung
- Fliehkraftregler der Zündung / Zündbox defekt

Dies macht sich dadurch bemerkbar, dass die Motordrehzahl beim Anhalten steigt und erst langsam auf die Leerlaufdrehzahl sinkt.

Auch die beste Vergaserrestaurierung führt nur dann zu einem gut laufenden Motor, wenn Zündung und Ventile richtig eingestellt sind und das Sieb im Benzinbahn gereinigt wurde.

Restaurierung von BING Vergasern



Kontaktinformation:

Parts for Bikes UG

(haftungsbeschränkt)

Ansprechpartner

Dipl. Ing. Uwe Tischer

Heegweg 1

35305 Grünberg

Tel. 06401-220524

www.parts-for-bikes.de

www.vergaser-restaurierung.de

info@parts-for-bikes.de

Ich biete neue und gebrauchte Teile für BMW's ab R50/5 bis R100 an.



Die Bilder 1 und 2 zeigen BMW / BING Vergaser von BMW's die 20 oder 30 Jahre alt sind, vor und nach der Restaurierung.



Wenn diese Vergaser lange nicht in Betrieb sind, bildet sich Aluminiumoxid und Kalk. Nur durch Ausblasen mit Druckluft lassen sich diese sehr hartnäckigen Verunreinigungen nicht entfernen. Ähnlich ist es mit der Tankversiegelung, die sich nach Jahren zersetzt und durch den Benzinfilter nicht zurückgehalten wird, sich aber im Vergaser absetzt.

Bild 3 zeigt einen in alle Einzelteile zerlegten Vergaser. Schon beim Zerlegen des Vergasers ist Vorsicht geboten.



Die M3-Schrauben der Drosselklappe sind werksseitig verstemmt. Gewaltiges Herausschrauben zerstört die Welle! Alle Gehäuseteile werden nun außen mit Glasperlen gestrahlt um sie vom größten Schmutz zu befreien. Gleichzeitig wird die Oberfläche etwas verdichtet und ist weniger anfällig für Schmutzansammlungen. Dann werden alle Feingewinde nachgeschnitten und auf äußere Beschädigungen geprüft. Die eigentliche Reinigung erfolgt aber im Ultraschallbad mit einer speziell auf die Legierung der Vergaserteile abgestimmten Lösung. In den Vergasern befinden sich neben Feingewinden auch mehrere kleinste Bohrungen. Nur durch die Ultraschallreinigung werden wirklich alle Ablagerungen gelöst. Ich verwende dafür Profigeräte der Industrie mit 4, 13 und 27 Liter Fassungsinhalt. Nun werden alle Teile in destilliertem Wasser ausgewaschen und trocken geblasen, danach in Ballistol getaucht und getrocknet. Ballistol ist ein wahres Wundermittel. Es wurde einmal als Waffenöl entwickelt und hat den großen Vorteil, dass es nicht verharzt. Im Motor wird es problemlos verbrannt. (Es kann als Lederpflege dienen und wegen seiner desinfizierenden Wirkung sogar auf Wunden aufgetragen werden.) Derart behandelte Vergaser können sehr lange eingelagert werden und sind jederzeit montagebereit.



Die Oberflächen sind jetzt sauber, aber nicht so schön: sie sehen matt aus. Die Gehäuseteile werden jetzt mit Edelstahldraht 0,1 mm gebürstet.

Auf Kundenwunsch werden die großflächigen Teile leicht poliert. Dadurch wird die Oberfläche gegen Korrosion geschützt und die Vergaser sehen hochwertiger aus. Das richtige Polieren von Aluminium ist aber ein anderes Thema.



Nun werden neue Dichtungen und O-Ringe eingesetzt. Bei Bedarf werden auch die Membranen erneuert. Unter Verwendung neuer Edelstahlschrauben werden die Vergaser zusammengebaut.

Alle Gewinde werden mit Loctite 2071 gesichert.

Beim Zusammenbau sind Längen der Federn zu beachten. Besondere Aufmerksamkeit widme ich der richtigen Justage der Drosselklappe und des Startervergasers. Ausgeschlagene Düsenadeln und Nadeldüsen werden ersetzt. Auf Kundenwunsch setze ich andere Düsen ein. Ansonsten bin ich bestrebt die OriginalEinstellung und -bedüsung wieder herzustellen.

Zum Test werden die Vergaser an einen Benzintank angeschlossen und auf einen durchsichtigen Behälter gestellt. Die Zeit bis zum Schließen des Schwimmernadelventils ist ein gutes Vergleichsmaß.

Wichtig ist das Gewicht des Schwimmers. Neuteile wiegen um 12 g.

Ab 13,0 g schließt das Ventil nicht mehr sicher, und dann läuft der Vergaser über.