

Preisinformation:

Restaurierung von 2 BING oder Dellorto Vergaser ab  
BMW R75/5 249,- € (incl. MwSt.)  
Schiebervergaser 195,- € (incl. MwSt.)

Andere Typen auf Anfrage.

**Dies beinhaltet:**

- Zerlegen, prüfen und KV erstellen (falls gewünscht)
- Chemische Reinigung
- Nachschneiden aller Gewinde
- Reinigung im Ultraschallbad
- Spülen aller Teile, anschließend versiegeln mit Ballistol
- Durchbürsten und Behandlung mit Ballistol sieht die Oberfläche schick aus, ist versiegelt.
- **Kompletter Satz Edelstahlschrauben**
- **Neue Dichtungen und O-Ringe** (mit spezieller Schmierung)
- **Alle Blechteile / Hebel werden blauverzinkt** (sieht edel aus und rostet nicht mehr)
- Montage mit Grundeinstellung. Eine kleine Anleitung zur Justage am Motor wird mitgeliefert.
- **Die Vergaser werden vor Auslieferung an einen Motor angeschlossen, auf Dichtheit und Einstellbarkeit geprüft. Dann erfolgt die Synchronisation auf diesen Motor.**

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.

Für „75/5“ Vergaser der ersten Serie: Montage der Anschlussbuchsen für Unterdruckuhren 29,- €/2 St.



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

- Edelstahlschrauben-Set
- Dichtungssatz
- Schwimmer
- Membranen
- Alle Nadeln und Düsen

Weiterhin bieten wir an:

- Handchokezug 29,95 € / Set (org. Zug entfällt)
- Feintuning 6,- € / Set (verhindert Abknicken der Züge)
- Gaswegverkürzung für 40er Vergaser 15,- € / Set  
für 26/32 Vergaser 21,50 / Set
- Offener Ansaugtrichter (Bild 1. Seite) 49,50 € / St.
- **Anlasserabdeckhaube** 199,- € / St.
- **Ölsammelbehälter** unter der Haube 129,- € **NEU**
- Schwimmerkammerfangseil 14,- € / Set
- Benzinschlauch-Schnellkupplung 12,50 € / St.



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)

Dipl. Ing. Uwe Tischer

Heegweg 1

35305 Grünberg

Tel. 06401-220524

[www.parts-for-bikes.de](http://www.parts-for-bikes.de)

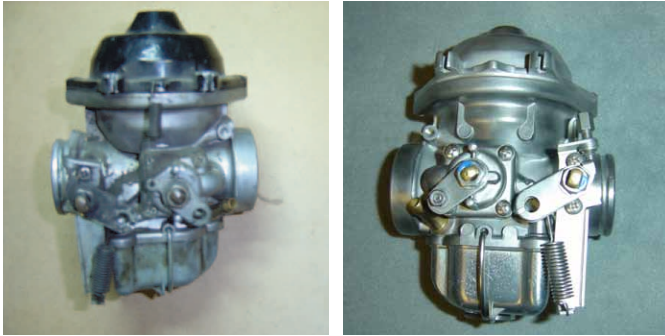
[www.vergaser-restaurierung.de](http://www.vergaser-restaurierung.de)

[info@parts-for-bikes.de](mailto: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. Gewaltsames 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.

Das Schwimmergewicht liegt bei Neuteilen um 12 gr. Ab 13 gr. reicht der Auftrieb nicht mehr aus und der Vergaser läuft über.

Zum Schluss werden die Vergaser an einen Motor montiert, auf Dichtheit und Einstellbarkeit geprüft, und auf diesen Motor synchronisiert.

Am Kundenmotor ist dann nur noch eine kleine Nachjustage nötig.