

Tipp 2:

Vergaser 30-34 PICT3, Typ 1 Motor

Mach einer hat damit schon leidvolle Erfahrungen gemacht, wenn der Motor im Leerlauf einfach ausgeht. Die erste Überprüfung sollte immer sein, ob das Abschaltventil bei eingeschalteter Zündung auch wirklich „klack“ macht, wenn der entsprechende Stecker abgezogen wird.

Ist das nicht der Fall, muss sichergestellt werden, dass die Stromzuführung intakt ist und nicht etwa ein Kabelbruch oder sonstiger Kontaktfehler vorliegt. Eine Prüflampe tut hier schon gute Dienste.

Kommt Spannung an und ist das Abschaltventil auch wirklich fest eingeschraubt, so kann eigentlich nur noch die Magnetspule unterbrochen sein.

Nun wird nicht immer jeder Ersatz dabei haben. Die erste Lösungs-Möglichkeit besteht darin, das Ventil heraus zu schrauben und den „Absperrkolben“ abzutrennen, so dass der Umluftkanal freigegeben werden kann.

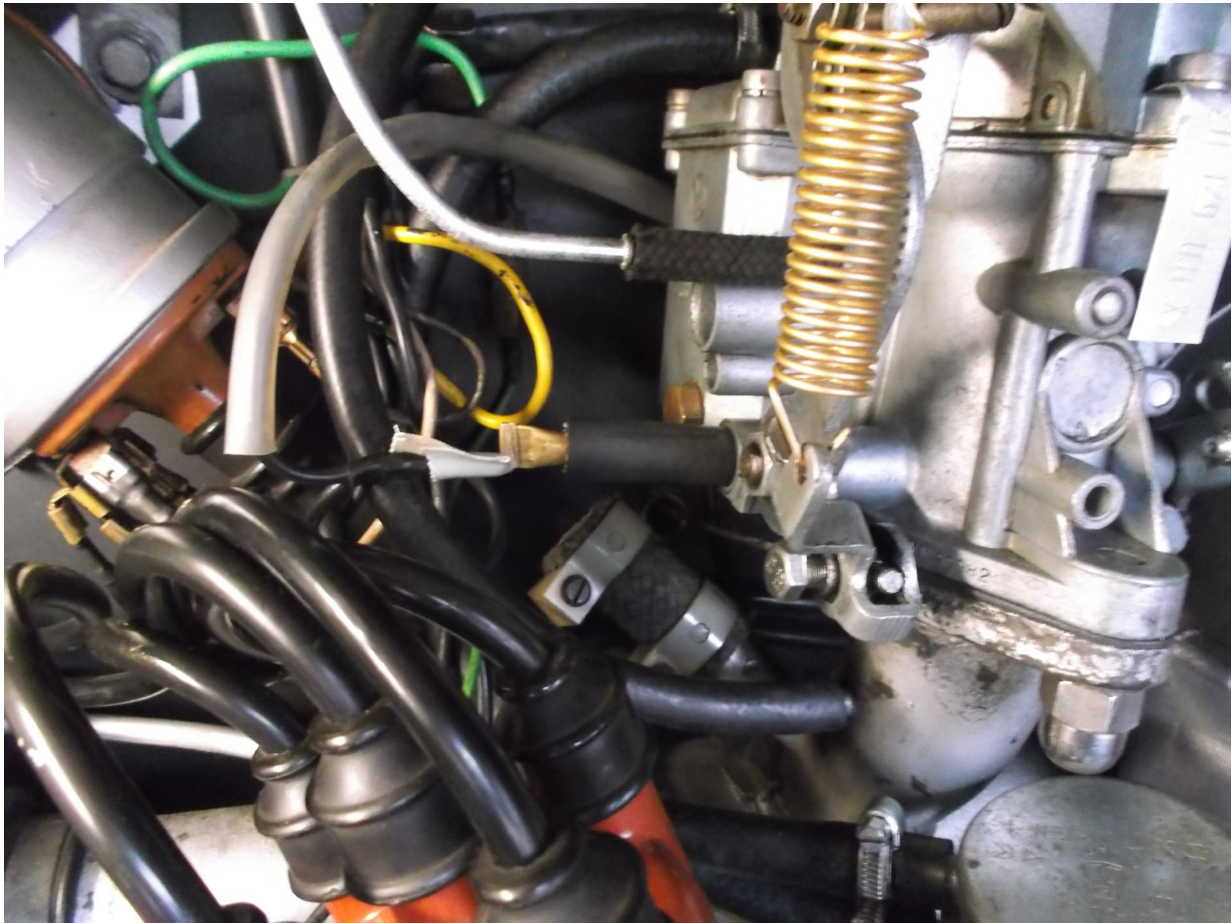


Anschließend ist das Ventil wieder einzusetzen und der Leerlauf wird danach vorschriftsmäßig funktionieren.

Als zweite Lösungsmöglichkeit kommt ein Verschließen der Gewindebohrung in Frage, wo einst das Abschaltventil eingeschraubt war. So etwas muss natürlich vorbereitet sein. Ein Stück passender Benzinschlauch, vorne etwas angephast sowie ein passendes Verschlussstück.



Im Betrieb sieht das dann so aus und funktioniert recht gut:



Es darf noch darauf hingewiesen werden, dass die Flachsteckhülse gut isoliert beiseite gelegt werden sollte, damit kein Unheil durch einen etwaigen Kurzschluss passieren kann.

Technisches Hintergrundwissen: Das Abschaltventil verhindert ursprünglich, dass der Motor nach Abschalten der Zündung „nachdieselt“, weil das Leerlaufsystem ja sofort unterbrochen wird. Früher bei dem damaligen Kraftstoff und vor allen Dingen älteren Motoren hatte man auch mehr „nachglühende“ Ölkohle in den Brennräumen. Gerade bei heiß gefahrenen Motoren gab es dann beim Abstellen diesen hässlich klopfenden „Nachdieseleffekt“, dem man konstruktiv mit dem Abschaltventil begegnet ist. Beim heutigen modernen Sprit sind eigentlich Abschaltventile nicht mehr nötig, so meine Erfahrung.

Sollte bei der genannten „Notreparatur“ trotzdem noch der Effekt vorkommen, so ist einfach ein Gang einzulegen, die Kupplung leicht schleifen lassen und erst dann die Zündung abzustellen.