

## ..... auf Fehlersuche

Von Horst Binnig

So und jetzt kommt ein kleiner Bericht über den ein Schrauber eigentlich nicht viel Worte verlieren möchte, das Ganze hört sich nicht besonders intelligent an. Trotzdem möchte ich die Geschichte zum besten geben.

Irgendwann im Sommer 2006 brach der Chokezug am SI 27/23 Vergaser meiner GS 160 beim Herausziehen urplötzlich ab. Flugs pfiemelte ich mir einen neuen Zug zurecht, das Stahlseil der PX passte bestens. Die alte Hülle war verschlissen und es musste eine neue angepasst werden. Ich dachte das ist aber fein, dass man über einen so langen Zeitraum von mehr als 45 Jahren wenigstens dieses eher unwichtige Teil unverändert übernehmen kann. Der neue Choke geriet bald in Vergessenheit, es war eine typische Reparatur die man nicht lange im Gedächtnis behält. Und unmittelbar danach hatte ich mit dem alten Schätzchen keine ruhigen Stunden mehr. Die GS sprang nur noch mühsam oder gar nicht an, stotterte aus heiterem Himmel und am nächsten Tag war alles wieder wie weggeblasen. Besonders bei warmer Witterung konnte ich den Motor nach kurzer Fahrzeit nicht mehr ankicken, anschieben war dann angesagt. Der Motor vermittelte den Eindruck, als ob er manchmal regelrecht ersoffen sei. Dabei trank ich den Alkohol und die Vespa das Benzin. Langsam fahren in der Stadt war fast nicht mehr möglich, beim Gaswegnehmen verlor die Maschine meistens, aber komischerweise nicht immer, das Standgas. Du rollst auf die Kreuzung zu mit geschlossener Drosselklappe und der Motor ist aus, als ob Dir jemand während der Fahrt den Benzinhahn zuge dreht hätte. Zuerst dachte ich, dass am Vergaser zu wenig Sprit ankommt, aber die Probe mit dem abgezogenen Benzinschlauch bestätigte die These nicht. Dann setzte sich bei mir die fixe Idee mit dem Haar im Leerlaufsystem des Vergasers fest. Und Haare sind dort äußerst schwer zu erkennen. Also gönnte ich meinem Vergaser einen Tag und eine Nacht ein Ultraschallbad, äußerlich hat's ihm gut getan. Die Probleme waren aber die gleichen geblieben. Vor allem der Umstand ab und zu keinen Leerlauf mehr zu haben, nervte mich zusehends. Die Vespa stand auf dem Ständer und ich justierte zum wiederholten Mal das Standgas bei laufendem Motor neu ein. Wenig später beim Fahren war es dann wieder verschwunden, als ob es nie vorhanden gewesen wäre. Das Standgas fehlte ganz einfach. Und plötzlich war die magische Hand wieder im Spiel und für ein paar Tage funktionierte alles wieder, als ob nichts gewesen wäre. Dann, aus heiterem Himmel war es plötzlich wieder da, mein Phänomen. Dann wechselst Du wieder mal die Dichtungen am Vergaser aus, tauschst zum wiederholten Male die Schwimmernadel, baust kleinere Düsen ein, reinigst den Luftfilter, veränderst den Zündzeitpunkt, wechselst zum dritten Mal die Zündkerze, aber alles für die Katz. Mal spinnt der Motor und mal geht er ab, wie in alten Zeiten. Ich musste bei Treffenbesuchen und Ausfahrten auf meine 10 Jahre jüngere Rally 200 zurückgreifen. Man hat ja als Oldiefahrer stets ein Ersatzfahrzeug bereit stehen. Die Zeit verging, der Winter kam und ich hatte immer noch keine Ahnung, wie man das Problem in den Griff bekommen könnte. Weitere Einstellungsfahrten scheiterten dann am Wetter.

Im darauffolgenden Frühjahr musste ich mich zwangsläufig wieder mit der GS beschäftigen. Mittlerweile hatte sich das Phänomen des hin und wieder fehlenden Standgases bei mir zum Alptraum ausgeweitet. Ich beschloss jetzt ganze Komponenten wie Vergaser, Lima, Zündspule etc. kompromisslos auszuwechseln. Alles kam auf den Prüfstand und wurde sofort protokolliert. Als Schrauber hat man ja sämtliche Teile doppelt und dreifach abrufbereit im Regal liegen. Aber es stellte sich keine Änderung bei den Symptomen ein, das Problem schien sich festgebissen zu haben. Meine Frau bemerkte bissig, "bei Fremden klappt's anscheinend besser". Wie recht sie hatte. Es war eine kleine Anspielung auf die vielen Telefondiagnosen, die ich im Laufe der letzten Monate gemacht hatte. Dann endlich lief mir doch noch der Kamerad Zufall über den Weg. Beim letzten Vergaserwechsel Ende März, ich glaube es war der dritte, war es so schlimm, daß ich den warm gefahrenen Motor nur mit brutalem Anschieben im ersten Gang und unter Einsatz meiner letzten Puste, zum Laufen bringen konnte. Während einer Pause fiel mein Blick auf den längst vergessenen Chokezug. Ein bisschen kurz könnte das Seil schon sein, dachte ich so vor mich hin. Aber der Choke machte nicht den Eindruck, als ob er gezogen wäre - oder doch? Vorsichtshalber nahm ich den Zug kurzerhand aus der Halterung. Durch den Schlitz im Ärmchen ist das schnell bewerkstelligt. Der Motor war noch gut warm und ein Choke wurde im Augenblick wirklich nicht gebraucht. Schon der erste Startversuch mittels Kickstarter war erfolgreich, ich fuhr los und ab diesem Zeitpunkt lief der Motor wieder ohne Mucken. Die Probleme der letzten 8 Monate waren wie weggeblasen. Wie ich später beim Vermessen der Zuglänge feststellte, braucht der Stahldraht wenige Millimeter Spiel für das Einfedern. Das Choke- Ärmchen des letzten Vergasers wird wohl die Differenz noch etwas

vergrößert haben und durch die wahrscheinlich geringfügig andere Geometrie kam ich des Rätsels Lösung auf die Spur. Bei jeder größeren Bodenwelle zog es den Bolzen geringfügig heraus, mal mehr- mal weniger. Vermutlich ging der Bolzen auch ab und zu wieder von selbst in seine Ausgangsposition zurück. Aber die kleinste Bewegung der Karosserie genügte, um die Anlasshilfe zu aktivieren. Besonders bei Wärme verfettete sich das Gemisch über die Maßen. Stand die Maschine auf dem Ständer, reichte die Zuglänge meistens aus, der Motor hatte Standgas. In der Regel haben komplette, originale Chokezüge mit Hülle aber eher zu viel Spiel. In meinem speziellen Fall wollte ich damals beim Einbau das Spiel so gering wie möglich halten, was sich dann als fataler Irrtum herausgestellt hat.

Fazit: prüft Euern Choke auf die richtige Länge. Mir ist natürlich bewusst, dass es so einen Fall so schnell nicht noch einmal geben wird. Ich lernte daraus, dass es oft nur Kleinigkeiten sind die uns die Freude am Oldie schmälern.