

separate Gemischaufbereitung

eine Seite von <http://www.wartburgpeter.de>

Sie haben sicher auch schon einmal davon gehört: es soll einmal eine Möglichkeit gegeben haben, den 2-Takt-Wartburg mit einer separaten Benzin- und Ölversorgung zu betreiben. Wie das funktioniert und was man dafür benötigt, können Sie hier erfahren. Mit vielen Detailfotos - versteht sich für Kenner meiner Homepage.

Sie werden Fragen, wozu benötige ich dieses technische Extra, wo man doch das Zweitaktöl gleich in den Tank gießen kann? Nun, die Antwort darauf könnte lauten:

- Sie können zunächst einmal erfahren, wie es funktioniert,
- Sie füllen Öl nur in regelmäßigen, größeren Abständen in einen gesonderten Tank und können ansonsten mit normalen, nicht gemischten Benzin fahren und tanken.
- Sie haben so die Möglichkeit, eine handelsübliche Zusatzheizung zu betreiben, die aus dem Haupttank gespeist wird.
- Sie können bei "Benzinknappheit" auch den Sprit eines freundlichen Autofahrers annehmen oder auch abgeben.
- Sie ziehen an der Tankstelle nicht die Blicke anderer auf sich, weil Sie ein vermeintlich "altes" Auto fahren und mit Ihrer "Mixtour" den Tankvorgang unnötig zum Ärger anderer verlängern.
- Sie haben, vielleicht als Besitzer eines zusätzlichen 4-Takt-Fahrzeugs, immer einen Kanister Benzin in der Garage - nur war der jetzt mit Gemisch oder blankem Sprit gefüllt?
- Das Benzin wird automatisch abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit und Belastung korrekt gemischt, unabhängig von der getankten Menge Benzins.

Diese Liste könnte man sicher noch erweitern!

Alles was Sie tun müssen ist, immer für eine ausreichende Menge Öl im Öltank zu sorgen, also eine Übung, die wir Autofahrer ja letztlich mit dem Benzintank längst beherrschen! Ich habe eine Gebrauchsanleitung erstellt, die Sie auf der nächsten Seite abrufen können. Genug der Worte, hin zu den Details:



Ganz deutlich sieht man hier im Bild die Reserveölfaschen, die im Motorraum mitgeführt werden. Ob der deutsche TÜV das so durchgehen läßt - ich weiß es nicht. In Belgien ist das anscheinend ohne Bedeutung.

Der Tank mit dem Ölvorrat, montiert auf dem linken Innenkotflügel.



Angetrieben über den Keilriemen, versorgt eine Ölpumpe den Motor mit Zweitaktöl.

Die Pumpe wird mit 2 Schrauben des Krümmers befestigt.

Zu sehen ist auch der Bowdenzug, der am anderen Ende mit dem Gaspedal verbunden ist. Die Pumpe verarbeitet grundsätzlich zwei Informationen:

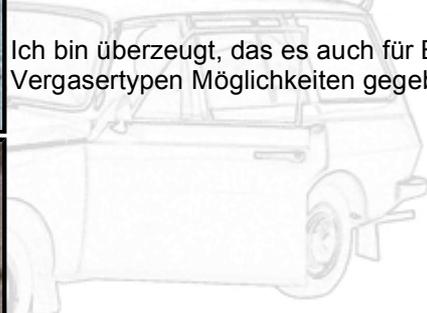
Motordrehzahl und Stellung des Gaspedals.



Der Tank hat über der Einfüllöffnung einen Füllstandsgeber, der via Kontrolllampe (die in Fahrersichtweite zu installieren ist) signalisiert, wann der Ölvorrat bedenklich gering ist.

Die Ölomatic Ölmischanlage ist ein belgisches Fabrikat und wurde für Wartburg und Barkas produziert. Die Anlage, die ich besitze, basiert auf dem Vergaser JIKOV 32 SEDR.

Ich bin überzeugt, das es auch für BVF-Vergasertypen Möglichkeiten gegeben hat!



Die Rückseite des Tanks mit seinen Befestigungselementen und dem Anschluß.



© 2003 www.wartburgpeter.de

Ein simpler Geber für die Kontrollampe der Füllstandsüberwachung.



© 2003 www.wartburgpeter.de

Beim Einsatz der Ölomatic-Anlage ist das Gaspedal zu ersetzen.

Die Konstruktion des Gaspedals ist etwas geändert. Die untere Befestigung ist für den Seilzug der Ölpumpe gedacht, die obere für den üblichen Seilzug zum Vergaser.



© 2003 www.wartburgpeter.de

Und hier sieht man die Pumpe. Das meiste daran ist jedoch nur die Mechanik der Umlenkrolle und des Haltebleches. Die Pumpe, die daran befestigt ist, ist geradezu winzig klein.

Im Vordergrund sieht man den Seilzug und dessen Befestigung für die Stirnwand (am anderen Ende zum Pedal).

Für den Keilriemen muß eine längere Variante eingesetzt werden (6231MC).



© 2003 www.wartburgpeter.de



© 2003 www.wartburgpeter.de



Links im Bild sieht man die beiden Anschlüsse (Schrauben) für die Zu- und Ableitung der Ölschläuche.

Rechts im Bild ist die Führung des Seilzuges zu erkennen.



© 2003 www.wartburgpeter.de



Halter für den Seilzug.

Die Ölomatic-Anlage ist derart justiert, unter allen Fahrbedingungen ein Gemisch von etwa 1:50 bereitzustellen. Durch Verändern der Vorspannung des Seilzuges an der Pumpe, kann das Benzin-Öl-Verhältnis erhöht oder gesenkt werden.

© 2003 www.wartburgpeter.de



Abgebaute Ölpumpe

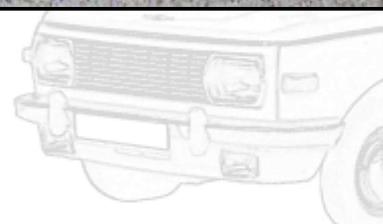


© 2003 www.wartburgpeter.de

Antriebsseite der Ölpumpe.



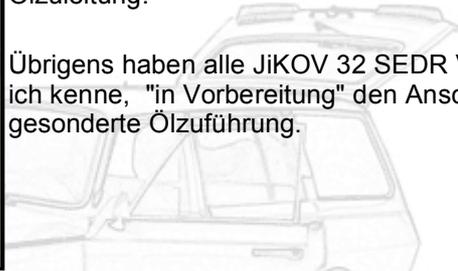
© 2003 www.wartburgpeter.de





JiKOV 32 SEDR Vergaser mit Anschluß der Ölzuleitung.

Übrigens haben alle JiKOV 32 SEDR Vergaser, die ich kenne, "in Vorbereitung" den Anschluß für die gesonderte Ölzuführung.



Von oben bzw. von unten in den Ansaugtrichter hineingeschaut, erkennt man das "Zerstäuberrohr" für die Ölzuführung.

Der Luftstrom im Ansaugtrichter, der sich mit dem Kraftstoff zu einem Kraftstoff-Luft-Gemisch verbindet, strömt mit hoher Geschwindigkeit auch am "Ölrohr" vorbei und sorgt für eine entsprechende Durchmischung des Benzins. Und an dieser Stelle wird das Kraftstoff-Öl-Gemisch, daß der Wartburgmotor zwingend benötigt, bereitgestellt.

