

Ein paar Details zu den Vergaserfedern oberhalb des Unterdruckkolbens:

Vorab erstmal: was sagt der ETK dazu? Und der freundliche BMW-Händler?
Offenbar wurden Federn in den Bing-Vergasern überhaupt erst ab 1979 eingesetzt.

Die Feder mit der Ersatzteil-Nummer: 13 11 1 335 324 wurde bis Ende 1984 verwendet.

Die Feder mit der Ersatzteil-Nummer: 13 11 1 338 134, 120mm, Durchmesser 24mm wurde ab 1985 verwendet.

Wobei Bing anscheinend keinen Unterschied beim Modell macht. D.h. auch die 40er (Typ94) der späteren R100GS und R100R haben die selbe Feder, wie die 32er (Typ64) Vergaser der R65, R80, R100.

Bzw. vor 1985 haben alle Modelle von R45, R65 bis zur R100 die Feder 13 11 1 335 324 drin. Speziell bei der G/S gab es einen Wechsel während der Bauzeit. Beginnend mit dem Typ 305/306 mit der Feder 13 11 1 335 324, wurde die G/S ab 1985 mit den neueren 349/350 (auch spätere GS bis in die 90er-Jahre) und demzufolge die Feder 13 11 1 338 134.

Ganz offensichtlich ist das alles aber nicht ganz durchgängig. Denn ich habe in meinem 64/32/349-350 die weiche Feder mit den engen 30 Windungen (115mm) vorgefunden. Obwohl lt. Katalog die etwas härtere mit 20 Windungen (120 mm) reingehört.

Ist die 13 11 1 335 324 jetzt die kürzere (115mm) weichere mit 30 Windungen? Und die 13 11 1 338 134 die härtere mit 120mm?

Es sieht ganz danach aus.



Was bedeutet das nun für das Verhalten des Vergasers?

Die Vorüberlegung war:

die härtere 120er Feder sorgt dafür, dass der Kolben

1. ruhiger im Standgas und beim Gasgeben bleibt, also nicht flattert und
2. durch den höheren Unterdruck im unteren Drehzahlbereich mehr Sprit zieht und daher dem Motor etwas mehr "Durchzug" verleiht.

Nett ist's übrigens ganz ohne Federn, da blubbert der Boxer im Stand ganz urtümlich und schüttelt sich. Hab ich im Stand ausprobiert, die Probefahrt dazu habe ich mir erspart.

Das Verhalten in der Praxis:

Ich habe zuerst eine Probefahrt mit dem alten Zustand gemacht. Dann kurz angehalten und die Federn gewechselt (die alte, enge, weiche raus - die neue härtere rein). Und wieder los. Das war dann doch beeindruckend. Die neuen Federn sorgten schonmal gleich beim Anlassen für einen leicht ruhigeren Motorlauf.

Dann losgefahren. Ok, ich hatte nicht 5PS mehr erwartet. Aber vor allem das kleine "Loch" beim Gasgeben war nun weg! Der Motor zieht sanft und gleichmäßig kraftvoll durch, wo er vorher immer erstmal eine "Gedenksekunde" eingelegt hatte und dann etwas ruppig hochzog. Anschließend habe ich nochmal synchronisiert. Mein U-Rohr-Manometer hat nun auch nicht mehr so gezappelt, sondern stand relativ ruhig.

Alles in allem eine gelungene Aktion. Und als Ergebnis kann ich nur jedem empfehlen, die "alten" weichen Federn gegen die neuen zu tauschen. Kosten ca. 6,30 Euro.

Im Übrigen ist mir jetzt auch klar, warum schon einige vorher in einschlägigen Foren empfohlen neue Federn einzusetzen, mit der Begründung: "die alten würden sich mit der Zeit setzen". Nun ganz offensichtlich "setzen" sie sich nicht, sondern Bing hat hier schlichtweg eine neue Feder konstruiert, um den Vergaser an dieser Stelle zu optimieren. Also beim Gasgeben und Wegnehmen (Drehzahl fällt geringfügig schneller ab)

Wohlgemerkt, es geht um den unteren Drehzahlbereich. Nach oben hin sind die Federn ziemlich funktionslos.

[zurück](#)