

Erfahrungsbericht zur Tanknachfertigung Commodore B

Anhaltende Probleme bei der Kraftstoffzufuhr, schlechte Gasannahme, unrunder Motorlauf bei meinem Commodore B GS 2800 legten zunächst den Verdacht nahe es läge an den Vergasern. Diese wurden zunächst demontiert, ein gerissener Abgaskrümmer ersetzt (vom Admiral B ohne Vorwärmung), alle Dichtun-

gen ersetzt, wieder ordentlich aufgeschraubt, und eine neue Auspuffanlage (allerdings nur Einrohr mit 50 mm Durchmesser) verwendet. Zur Vielzahl der Auspuffanlagen beim Commodore B kennt sich Thomas Oser in der Zwischenzeit gut aus, aber das ist ein anderes Thema. Auch alle Verschleißteile des Zündsystems inklu-

sive Stecker und Leitungen wurden erneuert. Die Vergaser wurden später nochmals demontiert, gereinigt und neu eingestellt. Der Motor lief danach prima. Am Ende der Saison 2013 dann wieder Aussetzer beim Anfahren am Berg, also Spritmangel. Nachdem ich Teile der Kraftstoffleitung erneuert habe und natürlich auch den Benzinfilter kam ich langsam auf die Lösung des „Vergaserproblems“. Es war Dreck in der Leitung. Ich verwende nun einen aufschraubbaren Kraftstofffilter um Schmutzpartikel im Kraftstoff besser feststellen zu können. Graue Partikel und ein grauer „Schlonz“ waren im Filter.

Zufällig rief mich im Frühjahr 2014 Heiko Wolf an, der die Nachfertigung für den Commodore-Tank auf Bestellung durchführt. Seine Diagnose: Zinkoxid im Kraftstoffsystem, welches sich durch Ablösen der Beschichtung im Tank bildet. In Folge dessen ist die Tankoberfläche der Korrosion ausgesetzt. Also dann die Entscheidung, Nachfertigung bestellen.

Die Lieferung kam recht zügig und gut verpackt.

Die logistische Herausforderung wurde beim Einbau erst klar. Folgende für den Umbau benötigte Teile waren zusätzlich zu organisieren: Schlauch für das Einfüllrohr (gibt es als so genannte Nachfertigung, angeblich baugleich zum Frontera), Kraftstoffschläuche, Schlauchverbinder und die Dichtungen den Tankgeber (Schläuche und Dichtungen zu beziehen über Peter Senfft), ein neuer Tankgeber EtNr 1254066 (-070 wäre für GSE). Die originalen Tankgeber sind ohne Kraftstoffleitung. Lieferbar ist aber nur noch eine artverwandte Version mit Kraftstoffleitung, die aber passt



Tank alt



Tank neu - Anschlüsse



Einfüllrohr an Tank neu

und funktioniert. Bei Bedarf am besten bei den bekannten Händlern nachfragen oder über Parts-Location bzw. Rainer Wieler.

Nachdem das Material da war, kam die nächste Hürde: Die Löcher am neuen Tank zur Befestigung in der Karosserie sind nicht passgenau.

Hier muss aufwendig nachgearbeitet werden. Dem Hersteller sei empfohlen hier Langlöcher anzubringen.

Der Einfüllstutzen könnte etwas größer im Durchmesser sein, da der Standardschlauch mit 6 cm Innendurchmesser etwas zu weit ist. Die Entlüftungsleitungen sind in Ordnung, die Entlüftung funktioniert. Da die Zuleitungen zum Tank / vom Tank voll im Spritzbereich des rechten Hinterrades liegen, kann eine zusätzliche Abdeckung im Radhaus frühzeitig Gammeln verhindern. Empfehlenswert als Nachfertigungsangebot wäre eine Komplettlösung mit allen Zuleitungen und Dichtungen. Für den Tankgeber wird es sicher auch irgendwann einen Ersatz geben.

Als Fazit der Tauschaktion kann ich



Tankgeber neu

festhalten: Hauptsächlich ist es eine logistische Herausforderung, die aber durch einen Tag Recherche per Internet und Telefon zu meistern war. Die Masterfrage, die ich einem Händler stellte: „Sie sehen doch wer den Tankgeber vielleicht auf Lager hat“. Die Umbau-Aktion konnte mit einem erfahrenen ALT-OPEL Kollegen technisch gemeistert werden. Die Materialkosten der ganzen Aktion: Für den Tank 580 EUR, Tankgeber, Schläuche, Schlauchverbinder

und Dichtungen ca. 200 EUR. Nicht ganz billig, eine Innenbeschichtung des Tanks kommt kostenmäßig gleich, der alte Tankgeber wäre sowieso nicht mehr zu gebrauchen gewesen, Dichtungen und Schläuche sollten auch erneuert werden. Insgesamt bin ich zufrieden, da ich mindestens die nächsten 20 Jahre an der Ecke Ruhe habe.

*Matthias Goebel *1152
Typreferent Rekord D/Commodore B*