GIB GAS, BABY!

PONTIAC GRAND PRIX (1962)

FOTOS: G. VON STERNENFELS (11)

Ein halbes Jahrhundert südkalifornischer Sonne bleicht etwas aus. Er wird so bleiben, der rare Pontiac

Große Motoren brauchen Saft. Kein Wunder, dass im Amerika der 1960er Dreifach-Doppelvergaser in Mode kamen. Was tun mit gammeligen Stücken - Umbau auf modernen Ersatz? Oder sanieren?

Die Dinger sind heikel. Ami-Freunde wissen das seit den Sechzigern, als Dreifach-Doppelvergaser der letzte Schrei waren. Sie machten die V8-Hubraumriesen zu Drehmoment-Monstern – und wurden zur Legende.

„Sixpack" hießen sie bei Dodge, oder auch (bei Pontiac) „Tri Power". Heute noch gelten sie als Codes für richtig viel Dampf. Auch wenn ein Experte wie Christian Rühle von Oldschool Customs in Weinstadt sagt: „Mit modernen Edelbrock-Vergasern laufen die Motoren eigentlich besser."

Edelbrock fertigt sie neu – als Vierfachvergaser oder gar als „Dual Quad", ein doppelter Vierfachvergaser also. Gut tunen lassen sie sich zudem. Und zuverlässig laufen sie auch.

Egal. Wahren Fans trieft das Herzblut durch ihre Tri-Power-

Anlagen. Vor allem, wenn sie ab Werk montiert wurden wie bei Rühles rarem 1962er Pontiac Grand Prix. „Da stimmen alle Nummern, vom Motor über Getriebe bis hin zu Saugrohr und Vergaser." Klare Ansage: Die sprotzende Tri Power bleibt, weil sie schon immer da war. Es ist die Liebe zur Originalität.

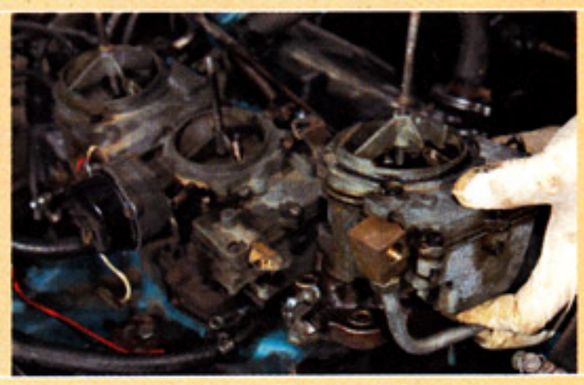
„Schon nach ein paar Jahren hatten sie gemerkt", sagt Rühle, „dass die Dreifach-Doppelvergaser kaum noch einzustellen waren." Die Qualität war eben nicht so toll und manches Detail etwas simpel. Viele Werkstätten sahen sich überfordert – dem Ruf der Tri Power half das damals nicht.

Deswegen schwenkte die US-Auto-Industrie wieder um: Mehr Leistung gab's auch mit mehr Hubraum. Dazu kamen bald ►

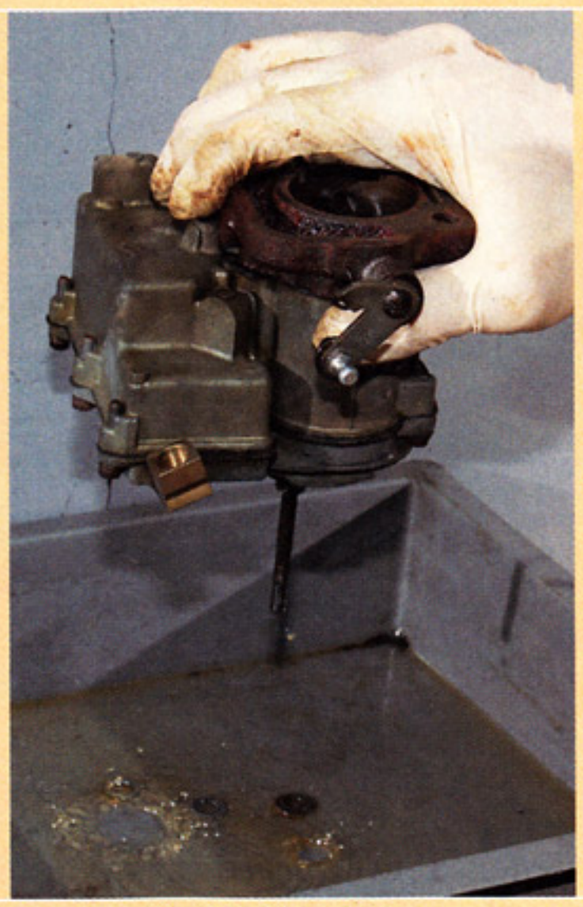
So läuft die Überholung

■ Die Fotos zeigen eine originale Tri-Power-Anlage, wie sie Pontiac 1962 montiert hat. Sie besteht aus einzelnen Doppelvergasern, die über viele Gestänge miteinander kommunizieren. Um die Grundversorgung ab Start kümmert sich der mittlere Vergaser. Die beiden äußeren dagegen sind die wahren Vollgas-Freunde.

1 Die runden Luftfilter sind Zubehörteile. Das längliche Original dagegen ist superselten

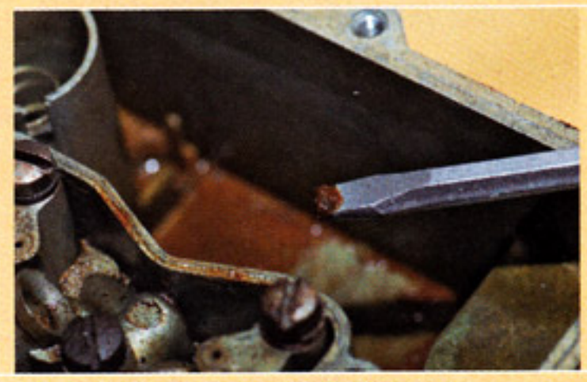


2 Raus sind sie fix: Spritleitungen und Hebelei lösen, dann Vergaser losschrauben

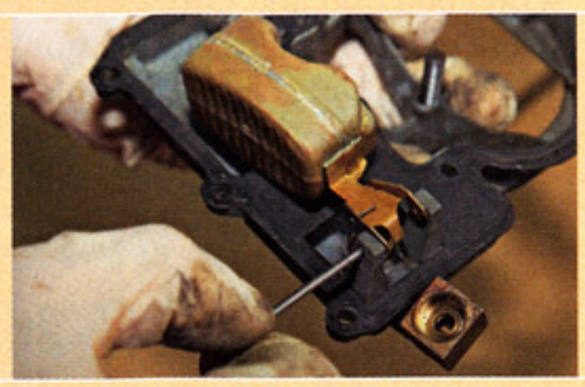


4 Nur alter Sprit riecht so … Die zähe Brühe wird als erstes aus den Vergasern gegossen

3 Unter dem mittleren Vergaser sitzt eine Platte mit der Kurbelgehäuseentlüftung



5 Am Boden der Schwimmerkammer lagert Schlamm. Im Betrieb sorgt er für Probleme



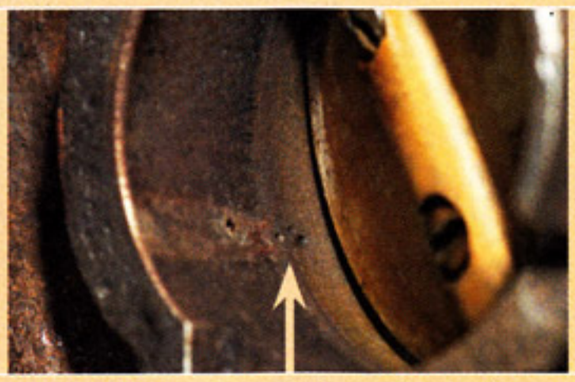
6 Stück für Stück werden die drei Vergaser zerlegt. Hier wird ein Schwimmer ausgebaut

7 Auch der Mischstock muss weichen. Vorsichtig: Schnell sind Teile verbogen

8 Ein typisches Problem: Die Dichtlippe der Beschleunigerpumpe ist zerrissen

9 Vibrationen haben dieses Mischrohr gelöst. Es muss neu verpresst werden

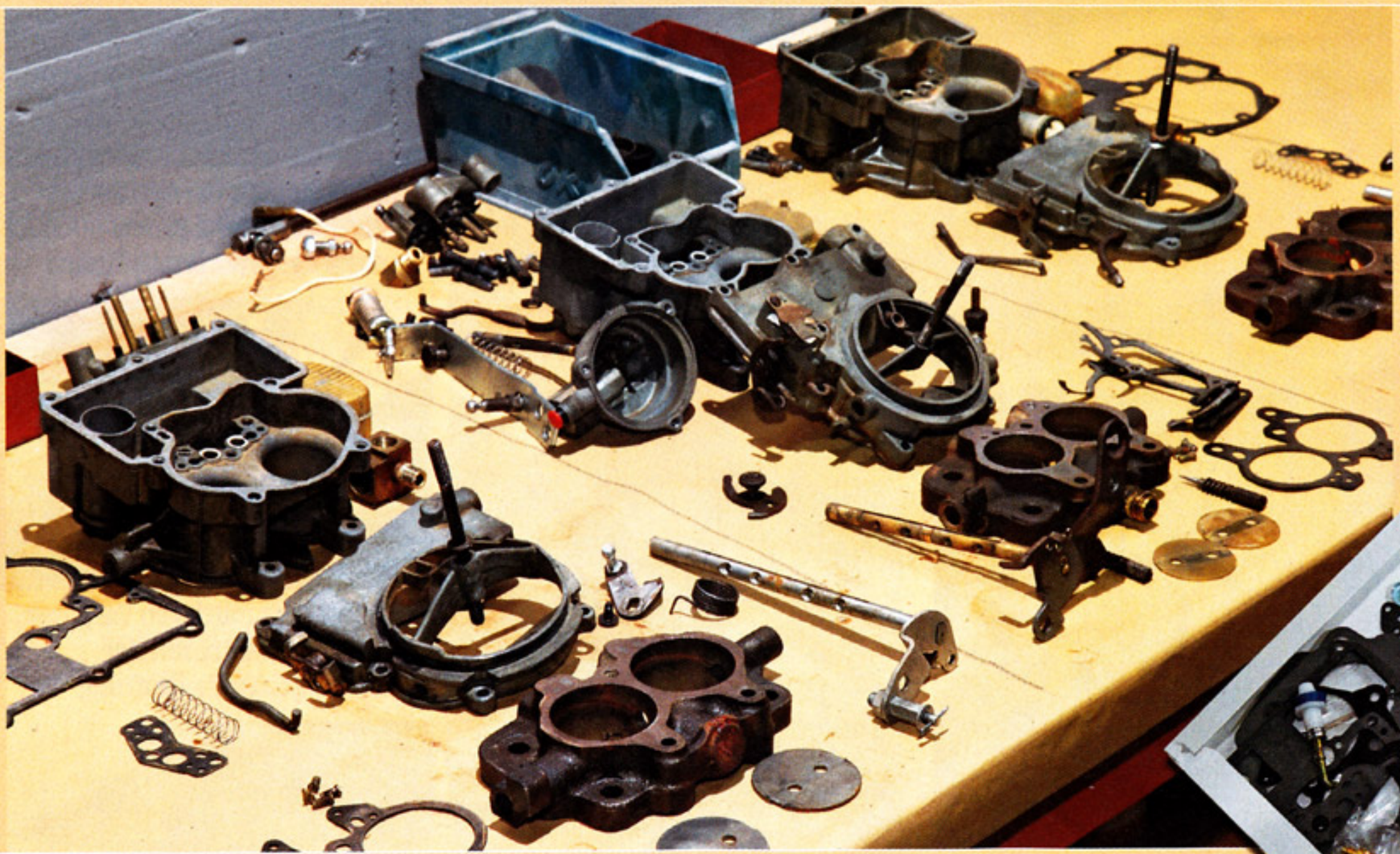
10 Der böse Rost hat heftig zugeschlagen. Doch selbst diese Drosselklappen sind zu retten



11 Glück, dass sich rund um die kleinen Übergangsbohrungen kein Rost eingenistet hat

12 Am mittleren Vergaser sitzt die Kaltstartautomatik. Sie ist oft auf Elektrik umgebaut

13 Unter weichen Messingborsten und Lösungsmittel weicht der meiste Dreck



18 Drei zerlegte Vergaser ergeben eine Menge Teile – jetzt darf nichts vom Tisch rollen. Auch wenn die Technik nicht allzu kompliziert ist, erfordert der Zusammenbau ein gutes Maß an Fingerspitzengefühl

19 Dichtsätze gibt es für rund 50 Euro. Sie sind meist für mehrere Modelle verwendbar

ausgefeiltere Methoden in Mode, falls ein riesiger Einfachvergaser nicht genügen sollte.

Allzu viel sollte man deswegen auch heute nicht erwarten von einer Tri Power. „Die Überholsätze sind zwar recht ordentlich“, sagt Rühle, „aber die Vergaser halten damit auch nicht länger als früher.“ Nach absehbarer Zeit ist also auch bei einer restaurierten Anlage wieder ein großer Service fällig.

> „Die Vergaser sind verschlissen? Dann stimmt meist auch am Rest etwas nicht. Da macht ein Motorcheck viel Sinn“

Christian Rühle, oldschoolcustoms.de

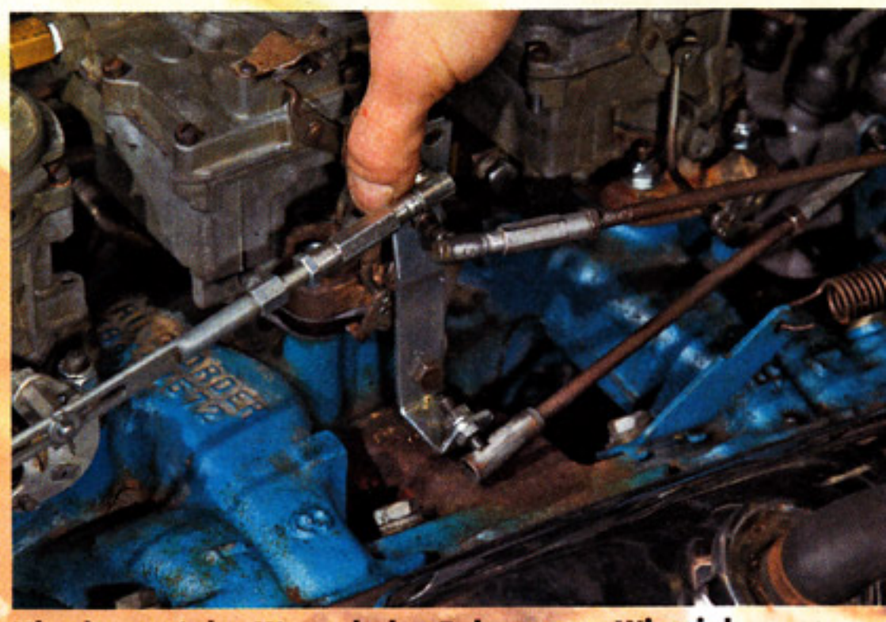
Muss so etwas nerven? Perfektionisten vielleicht. Aber es bietet auch Chancen: Weil so eine Tri-Power-Anlage kein Sensibelchen ist wie manches Techno-Kunstwerk aus den Häusern Weber, Solex & Co, bewegen sich die Tarife der Profis im noch überschaubaren Rahmen. Je nach Zustand kostet die Überholung zwischen 600 und 800 Euro – inklusive Teilen und Steuer. Vorausgesetzt, die Dinger sind komplett und die Gehäuse nicht verzogen.

Dazu kommt allerdings ein Check-up des Motors. Denn wenn die Zündung falsch getaktet ist, die Spritversorgung schwächelt oder die Ventile nicht korrekt arbeiten, stellt auch ein überholter Vergaser seine Mätzchen nicht ein. Da gibt es Fehlerquellen genug, doch nur wenige Geheimnisse.

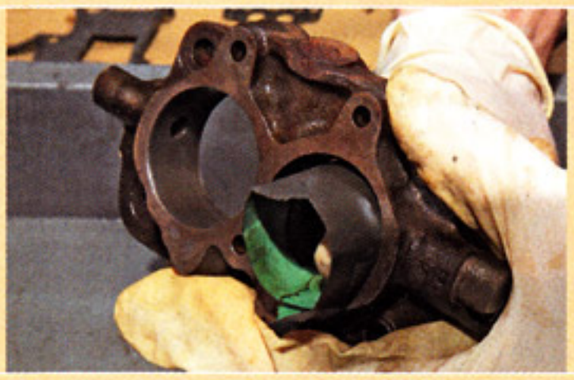
Eines davon ist, dass die Markierungen für den Oberen Totpunkt bei einigen Motoren auf dem Kurbelwellen-Schwingungsdämpfer angebracht sind. Und bei denen verdreht sich der über eine Gummilage verpresste äußere Ring gern etwas – so fest ist das Komposit-Teil nicht. Stellt dann der Mechaniker geflissentlich nach der Marke ein, trifft er den Oberen Totpunkt nicht – und der V8 zündet falsch. Die Folge: Er wird viel zu heiß. Da hilft es nur, über den Ventiltrieb den tatsächlichen

Das Einstellen

Manche treibt es in den Wahnsinn, das Synchronisieren mehrerer Vergaser. Eine Tri Power ist dabei nicht ganz so kritisch wie manch andere Anlage: Ein paar Prozent dürfen die beiden äußeren Vergaser auseinanderliegen. Doch die kommen schnell zusammen, weil so viele Umlenkungen, Hebelchen und Lagerstellen überall Spiel ins System lassen. Ob alles genau passt, verrät sowieso nur ein ausgiebiger Fahrtest. Das Gute an diesem System ist: Mit dem mittleren Vergaser, der für den Normalbetrieb bei Teillast zuständig ist, läuft das Auto bereits. Bei den beiden äußeren geht es allein um die Feinabstimmung für den oberen Drehzahlbereich. Zu früh dürfen sie nicht einsetzen: Sonst bricht die Leistung zusammen.



Hier kommt der Wunsch des Fahrers an: Wie viel Gas will er? Ein Hebelmix steuert die äußeren Vergaser an. Und löst den Kick-down im Getriebe aus



14 Die Zylinder, gegen die die Drosselklappe schließen muss, werden überarbeitet

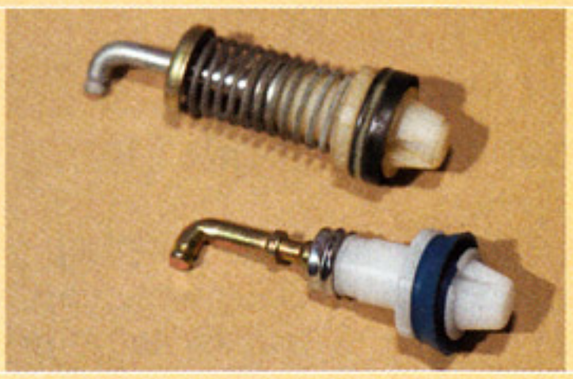
15 Für die Drosselklappen bietet sich ein Schleifvlies an. Das schützt die Fasen der Kanten

16 Auf einem Schleiftisch plant ein Endlosband die Dichtflächen der Vergaserteile

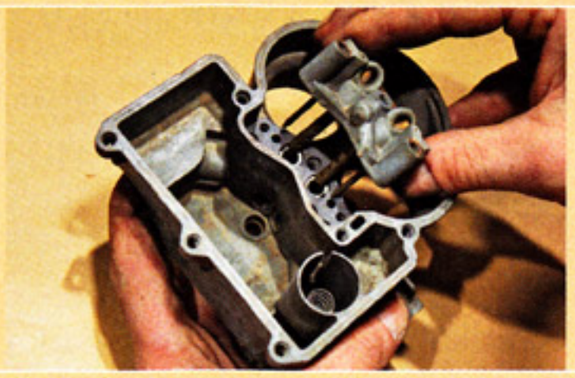
17 Wo aggressives Abgas lange wütet, hat das Gussmaterial der Vergaser erheblich gelitten

FOTOS: G. VON STERNENFELS (24)

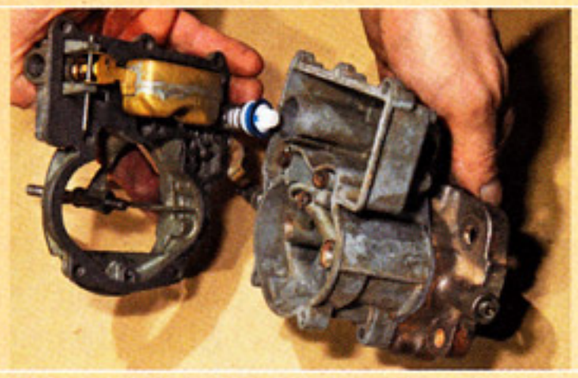
20 Das Schwimmernadelventil ist im Überholsatz dabei. Es sollte in jedem Fall erneuert werden



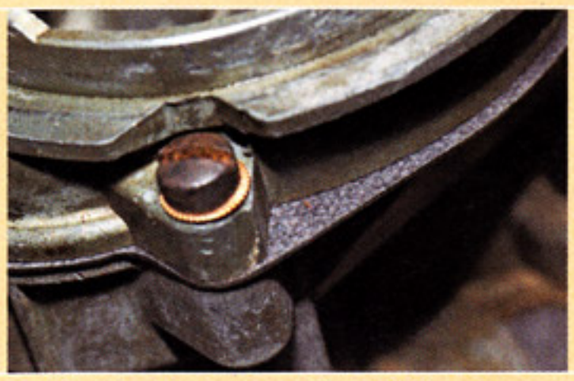
21 Auch die Beschleunigerpumpe ist neu. Nur Feder und Teller müssen recycelt werden



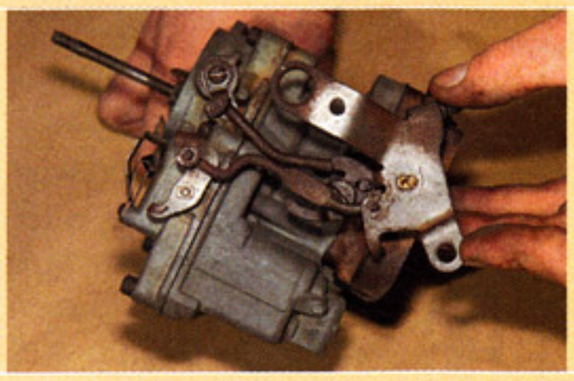
22 Mit einer neuen Dichtung aus dem Überholsatz wird der Mischstock wieder eingesetzt



23 Vormontiert kommt der Deckel aufs Gehäuse. Wer jetzt etwas vergisst, wird später suchen



24 Meist passen die Dichtungen nicht an allen Ecken und Enden perfekt. So ist das eben



25 Nach dem Zusammenbau muss außen die Hebelei wieder korrekt angeschlossen werden

26 Anschlussstutzen für die Spritleitung werden mit Teflonband umwickelt und abgedichtet

27 Die drei überholten Vergaser dürfen zurück auf ihre Ansaugbrücke. Fest – und fast fertig

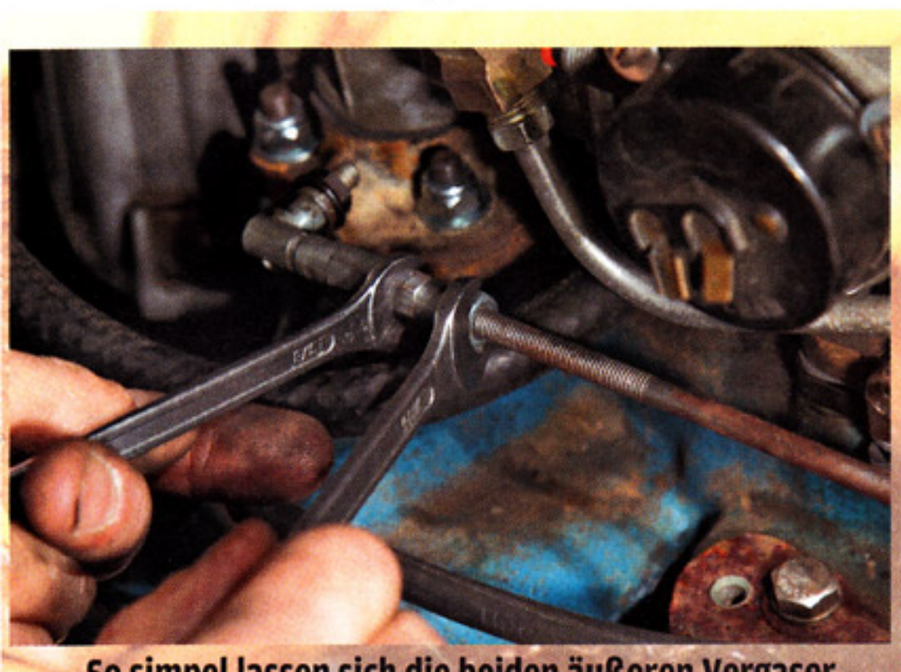
Oberen Totpunkt des Kolbens im ersten Zylinder zu finden.

Regelmäßig für Ärger sorgen auch die mechanischen Spritpumpen. Rühle empfiehlt: „Drinlassen, dazu aber eine elektrische Pumpe einbauen." Seine tackert verborgen unter der Batterie vor sich hin.

Die drei Vergaser teilen sich im Alltag ihre Arbeit auf. Der mittlere entspricht weitgehend dem einfach verbauten Doppelvergaser-Modell, mit Kaltstartautomatik und einigen Nebenluftbohrungen für sanfte Übergänge im Teillastbereich. Das normale Programm also.

So ab zwei Drittel Gas schaltet eine virtuos umgelenkte Hebelei die beiden äußeren Vergaser zu. Die liefern obenraus den nötigen Stoff. In der Praxis hemmt meist noch eine kurze Gedenksekunde den Vortrieb, bevor es richtig brachial wird. Ein Loch, wie bei einem frühen Turbo. Also ziemlich sexy.

Diese beiden Reißer sollten synchron laufen. „Mit ein paar Prozent Abweichung muss man bei einer Tri Power leben", meint Christian Rühle. Sagt's und montiert seinen überholten Vergaser. Startet. Und der V8 grollt sofort los. Geht doch. **Thomas Wirth**



So simpel lassen sich die beiden äußeren Vergaser aufeinander abstimmen. Gut ist, wenn sie möglichst im gleichen Moment ihre Arbeit aufnehmen

Hier kommt der Beweis: Zwei Unterdruckdosen messen den Sog in den beiden Volllast-Vergasern. Ihre Werte sollten auf gleichem Niveau liegen

FAZIT

Was zählt: Funktion oder Originalität? Es ist manchmal zu einfach, besonders bei den Amerikanern, die sich schon in den 1960ern einen großen Modellbaukasten zurechtgelegt hatten: Heute locken Teilekataloge mit reproduziertem Ersatz, der ungleich viel mehr kann, zuverlässiger ist und einfacher einzustellen – und was passiert mit den alten Tri-Power-Anlagen? Den Sixpacks? Nichts gegen Optimierung. Nichts gegen den Wunsch, eine Ausfahrt auch wieder zu Hause zu beenden. Und nicht auf der Landstraße. Aber es geht auch wunderbar mit alter Technik. Genau wie früher.

Thomas Wirth

Auto Bild klassik

Ausgabe 4/2011 | April | 3,90 Euro

Auslandspreise: **A** 4,20 € • **B** 4,20 € • **CH** 8,10 CHF • **CZ** 140,00 CZK • **DK** 44 DKK • **HR** 43 KN • **H** 1800 FT • **E** 5,30 € • **GR** 5,30 € • **I** 5,30 € • **L** 4,20 € • **N** 50 NOK • **NL** 4,20 € • **S** 61 SEK • **SLO** 5,30 €

Jetzt monatlich!

klassik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

DREI TRAUM-SPORTWAGEN

GEFAHREN UND GETESTET Seite 54

DER 60ER

Neuer Dacia oder Alltags-Oldie?

20 KLASSIKER FÜR 7000 EURO

Seite 10

MIRAFIORI

Der Fiat mit einer Million Kilometern

IRRE! Seite 72

Seite 150 Sachsenring P 50

So kommt er neu zurück

DELOREAN

Seite 138

DER GROSSE REPORT

Klassik kriminell

S. 66

- Wie Internet-Banditen systematisch betrügen
- Wie Klassiker im Nichts verschwinden
- Wie sich Besitzer am besten schützen

RATGEBER

Tuningsünden rückrüsten

Seite 118

Mercedes 560 SEL

Vergasertechnik
Vom Profi erklärt

Seite 124

Vergaseranlage im Pontiac Grand Prix

4 197435 103904 04