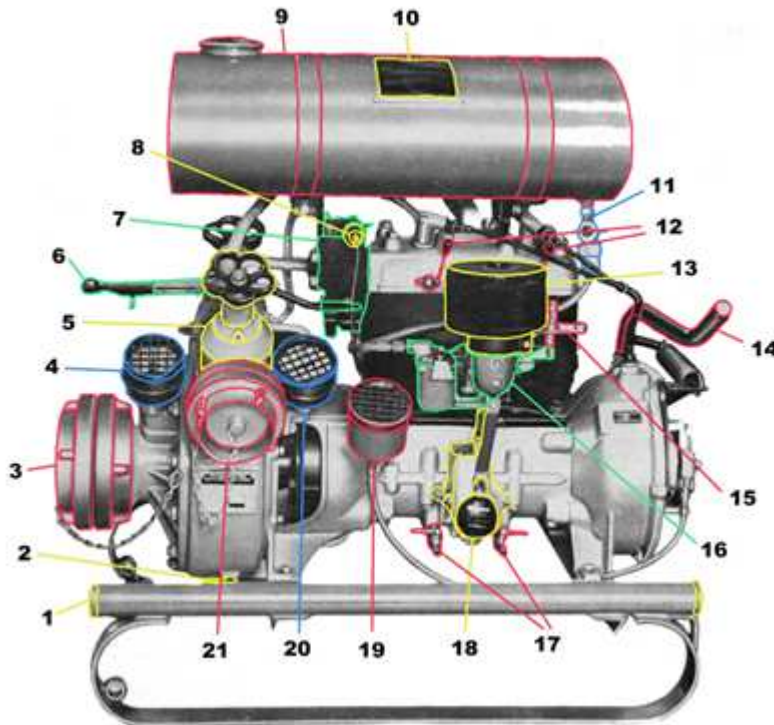


Unsere TS-Pumpen:

Zurückliegend blickend auf die Geschichte mit unserer MZ wagte ich mich nunmehr an die Reaktivierung und Optimierung unserer TS-Pumpen. Also bis auf eine, die nur auf einem Topf lief, liefen im Weiteren gar keine mehr, obwohl wir 6 Stück davon haben. Die ein oder andere philosophische Frage im Raum bewog mich dazu, sie mir doch mal genauer anzusehen.



- 1 Ausziehbare Tragrohre (4 oder 6 Stk.)
- 2 Ablasshahn Pumpengehäuse
- 3 Saugeingang
- 4 Eingangsdruckmesser
- 5 Niederschraubventil (selbstschließend)
- 6 Umschalthebel Saugen / Betrieb
- 7 Entlüftungseinrichtung (Frischgasstrahler)
- 8 Kraftstofftank
- 9 Abschaltkontakt Zündung 1. Zylinder
- 10 Kurzbedienungsanleitung
- 11 Kraftstoffhahn mit Filter
- 12 Zischhähne (zum Abstellen des Motors)
- 13 Luftfilter
- 14 Anwerfhebel
- 15 Gashebel (mit Kaltstartstellung)
- 16 Vergaser
- 17 Ablasshähne Kurbelgehäuse
- 18 Drehzahlregler
- 19 Drehzahlmesser / Betriebsstundenzähler
- 20 Ausgangsdruckmesser
- 22 Druckausgang

Zuerst die, die einseitig läuft. Zündkabel neu, Kerzenstecker neu, die Steckpole poliert, Unterbrecherabstand auf „Sicht“ eingestellt. Schaun wir mal. Nun sind solche Pumpen nicht die leisesten. Und die geschlossen Fahrzeughalle wurde sofort nach Anreißen mit Zuschauer

gefüllt. Kein einziger Fuchs (dafür waren sie ja berühmt) wollte den Auspuff verlassen. Also:
1. Pumpe läuft.

Es ging folglich an die sogenannte Wettkampf-TS:

Von dieser hatte ich bereits einiges gehört und voller Respekt an Ihr wirkend ging ich, gerade bei dieser, mit erhöhter Vorsicht vor. Diese unterhielt damals der mittlerweile leider nicht mehr unter uns weilenden 1. Maschinisten, der noch unter DDR-Zeiten wirkte und erhielt ihren „Feinschliff“ in diversen Maschinenteilen. Und ich wiederum wollte diese nun wieder zum Laufen bringen. Viel gab es auch hier nicht zu tun. Zündkerzen, Stecker, Pole polieren, Unterbrecher neu, Kondensatoren neu, Vergaser vom Schmutz befreit, Tank und Leitungen gesäubert, der Rest war ein leichter „Selbstreinigungsprozess“ dieser doch im Klangbild schon sich durchaus vom Original unterscheidenden Schwester, die ich zuerst in Pflege hatte. Was diese Pumpe im Standgas schon auf Wanderschaft war, möchte ich hier nicht näher erläutern. Und auch bei der Geräuschkämpfung hatte sich der „Osten“ damals nicht mit Ruhm bekleckert. Ein Vorschalldämpfer, welcher die Abgase eher lenkte, als den Schall des Verbrennungsprozesses zu minimieren, ist das einzige, was an der Pumpe hängt, dann kommt nichts mehr, was leiser macht. Diese Pumpe würde ich hier sanft bewertet als „kernig“ bezeichnen.

So. Nun zu den alten Damen:

Sie unterscheiden sich neben den erheblich höheren Alters auch darin, dass sie ihre eigene kleine Wasserkühlung und eine Antriebstrennung mit Kupplung besitzen. Blöd ist also bei solchen Motoren, dass, wenn die Pumpe nicht dreht, der Motor aber läuft und das Ding somit keine Kühlung erhält. Das heißt: Vor jedem Ansaugen steht das Angießen des Kühlwasserbehälters, mindestens der Wasserstandkontrolle.

Nun haben wir von diesem Typ Pumpe 2 Stück. Eine TS 8/8 und eine TS 20/3, wobei die zweite die wohl interessantere in ihrer Aufgabenerfüllung ist. Sie lenzt. Viel Wasser ohne Druck! Fotos belegen jeweils sporadisch ihre vorgefundenen Zustände.

Rost, Ablagerungen, leckende Leitungen, Dichtungen porös, Leitungen verstopft, Vergaser und Tank mit längst erwarteten Undurchlässigkeiten und Einlagerungen, Funkenlosigkeit. Schon die Entlüftungseinrichtungen ließen mich fast verzweifeln. Ausdehnen will ich das hier nicht, aber nun laufen mittlerweile zur großen Freude aller Beteiligten nach vielen Stunden des Schnitzens, Feilens, Putzens, Rostentfernens, Spülens und Schraubens 4 Pumpen mit Geräusch- und Rauchemission im fröhlicher Zweitaktmanie.

Wolfgang E.