

Abschluss und Teil-3

Innen-Kontrolle 6: Krummer Schieberheber

Gerne verbiegt sich das letzte Teil des Schieberheber (der ganze Schieberheber sieht aus wie ein kleiner Bagger), wenn es zu einem Rückschlag/Fehlzündung in Ansaugtrakt gekommen ist. Das ist nicht leicht zu erkennen, aber die Häufigkeit der Rückschläge nimmt dann immer weiter zu. Als Kontrolle: Schieberheberarm auseinander nehmen und das unterste Teil davon genau ansehen. Es darf nicht krumm zur Seite stehen, sondern muss exakt nach Oben zeigen. Hier mal ein Bild von einem defektem Teil. Wenn es krumm ist, als Ersatzteil von einem S-Vergaser besorgen, dieser stabiler.



Ad-On: Kick-Back - Wie kommt es zu einer Fehlzündung in den Ansaugtrakt.

Der Zündzeitpunkt im Leerlauf ist 10 bis 35° Grad vor dem Oberen Totpunkt, damit zum Oberen Totpunkt, je nach Drehzahl, sich die Explosion am besten verbreiten kann. Durch den Schwung der Kurbelwelle schafft es der Kolben auch üblicherweise trotz Zündung davor über den Punkt und nimmt den Schwung plus Explosion mit. Beim Ankicken ist alles etwas langsamer und so kann es passieren, das gezündet wird, explodiert und da der Kolben noch nicht ganz oben war, geht es rückwärts in den Vergasertrakt zurück. Die Explosion muss irgendwo hin und lässt den Schieber in Richtung Deckel knallen.

Innen-Kontrolle 7: Schieberhöhe

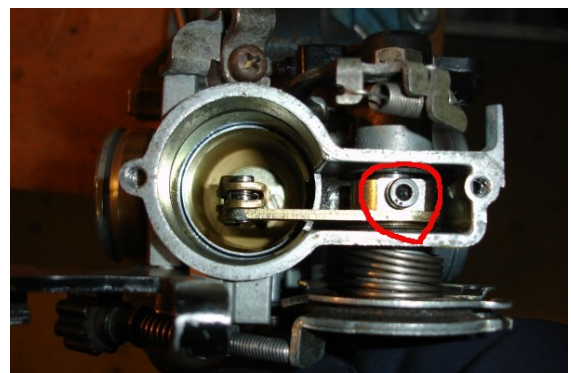
Der Schieber darf bei Vollgasstellung (Anschlag) niemals mehr als 8 mm über die obere Deckelkante heraus kommen, sonst droht der Deckel zerstört zu werden.

Wie kann das passieren: Auch hier wieder Rückschläge in den Vergasertrakt und dann ein verbogener krummer Schieberheber, dadurch zieht sich der Schieber höher heraus als vorgesehen. Also den Schieberheber auf Verbiegungen prüfen und zurück biegen oder neu anschweißen oder Schieberheber von einem S-Vergaser nehmen, der ist stabiler.



Innen-Kontrolle 8: Lockere Verbindung Schieberheberwelle

Die kleine Schraube für den Schieberheber lockert sich gerne mal. Siehe Bild. Bemerkt man es nicht gleich, verbiegt sich die Schraube und es kommt zu undefinierbaren Leerlaufdrehzahlschwankungen, da die krumme Schraube sich mal so und mal anders verdreht und damit der Leerlaufanschlag nicht mehr stimmt. Also Herausdrehen, genau kontrollieren und mit Schraubenfest wieder eindrehen. Dieses sollte man immer kontrollieren, wenn man den Vergaser draußen hat.



Innen-Kontrolle 9: Abdichtung Heberwelle

Die zentrale Heberwelle für den Schieber ist an Eingangsseite (XLS und XLR) und an der Ausgangsseite (nur XLR) mit einem gefetteten Filzring abgedichtet. Dieser Filzring kann ausgetrocknet sein. Also die ganze Welle ausbauen gut einfetten und wieder rein, den Filzring dabei ebenfalls einfetten. Überschüssiges Fett abwischen, dann kann da keine Nebenluft gezogen werden.

Nach Einbau-Kontrolle 1: Chokeklappen-Exzenter richtig einstellen

Gerade bei Neulingen kann es bei einer Montage des Vergasers dazu kommen, dass der Chokezug deutlich zu stramm seitlich am Vergaser festgeklemmt wird.

Am Choke-Knopf selber gibt die Einstellungen Offen (eingedrückt) Halb und Geschlossen (ganz heraus gezogen). Die Chokeklappe muss sich identisch dazu bewegen, sonst ist eventuell die Klappe im Ansaugtrakt nicht komplett geöffnet, wenn der Knopf ganz herein geschoben ist. Bei ungezogenem Choke muss sich ein entspannter/unbelasteter Zug ergeben, hier genau hinsehen.

Jetzt noch ein Add-On: Ankicken

Um Rückknaller in den Vergasertrakt zu vermeiden, sollte nie zuviel Sprit eingepumpt werden.

Wie das?

- Keine Gasschübe vor dem Ankicken, da wird jedesmal viel Sprit über die Beschleunigerpumpe eingespritzt.
- Kein leicht geöffneter Gasdrehgriff, der ist entweder vorher schon gut eingestellt oder sollte eingestellt werden.
- Der Choke muss richtig funktionieren: Halb ist Halb, Voll ist ganz geschlossene Klappe und nicht gezogen ist komplett offene Klappe.
- Kein Choke, wenn der Motor 35 und mehr Grad hat.
- Halber Choke 10 bis 35 Grad.
- Voller Choke darunter, echter Kaltstart.
- Lieber einmal mehr Kicken, als zuviel Sprit.

Sind all diese Kontrollen gemacht und auch die Kanäle gut gereinigt (Beitrag von Jörg), sollte der Vergaser wunderbar laufen. Zu Testen wird der Vergaser natürlich am Motorrad montiert. Wenn er gut eingestellt ist, beschleunigt die XL so schnell, dass man mit dem Schalten kaum hinterher kommt. Auch Konstant-Fahren ist dann ideal. Der Verbrauch bei R-Vergaser sollte sich bei ca. 3,5 bis 3,7 Liter auf 100 einpendeln

Hier noch ein paar Werte:

XL500S (PD08A) und XL500R (PD78A) Vergaser haben:

Zum Motor 42 mm Außen und 32,5 mm Innen

Zum Luftfilter 52 mm Außen und 48 mm Innen

Länge maximal von Flansch zu Flansch 106mm

Hauptdüse XLR: 130 / Hauptdüse XLS: 155

Viele Grüße und gutes Fahren
Gunnar