

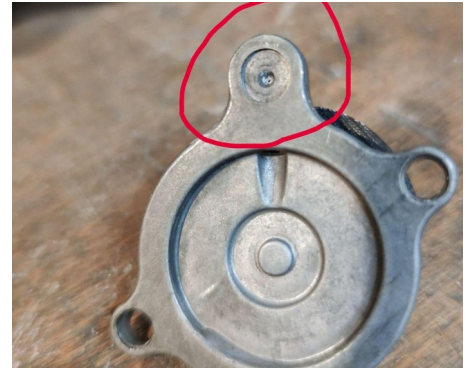
## Dies ist Teil 2

Jetzt geht es an die Inneren Werte, also es muss etwas abgebaut oder geöffnet werden.  
Achtung, bei Beschleunigerpumpe und AirCut-Ventil sind dort Federn dahinter.  
Achtung 2: Das AirCut Ventil hat eine Zwergendichtung, bitte nicht verlieren.

### Innen-Kontrolle 1: AirCut-Ventil

Das AirCut Ventil ist von Außen zugänglich und hinter drei Schrauben und Deckel seitlich verborgen. Achtung beim Ausbau, da ist eine Feder dahinter. Abbauen und prüfen ob Membran Risse hat, der kleine O-Ring vorhanden ist. In Deckel ist ein feiner Kanal, dieser muss frei sein (dünner Schlauch und pusten).

Hier ein Bild von einem verdreckten Kanal.



### Innen-Kontrolle 2: Beschleunigungspumpe

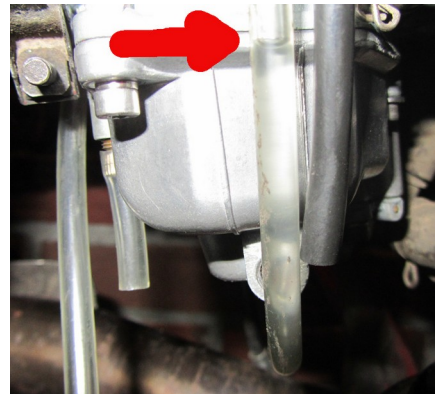
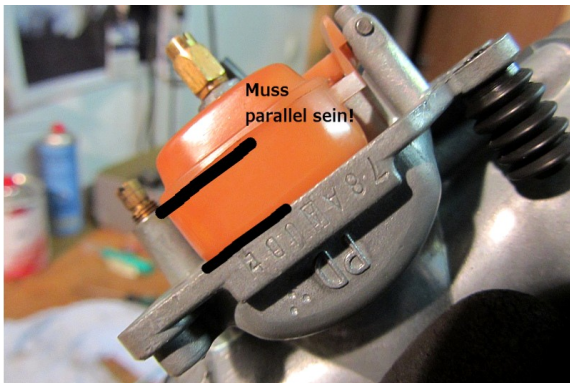
Die Beschleunigungspumpe hat eine Membran, welche dafür sorgt, dass bei Druck auf die Stange Benzin direkt in den Ansaugtrakt eingespritzt wird. Unglücklicherweise ist obere Teil der Pumpenkammer nur schwach gegen eindringendes Wasser geschützt, sodass die Stange verrostet und noch mehr Wasser eindringt. Es ist zu prüfen, ob die Membran nicht eingerissen oder total eventuell verhärtet ist.

Die Membran selber ist auch die Abdichtung zur Kammer und den Kanälen. Die Kanäle müssen frei von Dreck sein (Ultraschallreinigung). Gerne zur Nachkontrolle Durchblasen. Funktionstest: Wenn die Schwimmer-Kammer mit Sprit gefüllt ist und die Stange gefühlvoll gedrückt wird, wird das Benzin aus der Düse im Luftstrom ca. 1,5 Meter weit gespritzt. Besser nicht genau in die Richtung schauen ;-). Der Test funktioniert nur bei gefüllter Schwimmerkammer.

Die Stange vor dem Einbau einfetten.

### Innen-Kontrolle 3: Schwimbernadelventil

Schwimmerkammer ab: neues Schwimbernadelventil einbauen und den Vergaser verkehrt herum unter 45° Grad halten so dass der Schwimmer gerade auf das Ventil drückt und es nicht weiter eindrückt. Jetzt sollten die Schwimmerkante/Plastiknaht des Schwimmers exakt parallel zur Kante des Schwimmergehäuses sein, siehe Bild. Sackt der Schwimmer zu weit rein oder steht zu hoch heraus ist das Nadelventil nicht maßhaltig und die Schwimmerkammer hat eine falsche Füllhöhe. Das wird dann nichts: Altes Nadelventil prüfen oder Originalteil von direkt Honda verbauen. Alternativ kann auch im eingebauten Zustand die Füllhöhe mittels eines durchsichtigen Schlauch gemessen werden. Das Level sollte exakt auf der Kante der Schwimmerkammer liegen.



### Innen-Kontrolle 4: Zusammenspiel Düsenadel und Nadelstock

Bei Keystersätzen gibt es hier schon einmal Fertigungstoleranzen, die einen Vergaser fast unfahrbar machen. Nadelstock mit dem Hauptdüsenträger einsetzen und darauf achten, dass der Nadelstock ca. 3 mm in den Saugtrakt herein ragt. Sicherungsring an mittlerer Kerbe (3 von 5) einsetzen. Nadel von oben in der Nadelstock fallen lassen. Ohne Kraft sollte die Nadel ca. 5-8 mm zu stehen kommen (obere Kante Nadelstock zu Sicherungsring), siehe Bild. Dann ist alles gut. Fällt die Nadel bis zum Sicherungsring, ist die Nadel zu dünn und das Gemisch zu fett - Schlechte Leistung im Mitte und Oben Bereich. Dann anderen Nadelstock probieren oder ein Originalteil von Honda nehmen.



### Innen-Kontrolle 5: Hauptdüse

Die Hauptdüse sollte bei jeder Vergaserinstandsetzung frisch sein. Das spart Sprit und bringt einen exakten Betriebszustand. Hier kann man die Düse auf die Düsenadel fallen lassen und sieht sofort, ob die Düse zu weit geworden ist, siehe Bild.

