



Vergasersynchronisation

Wie wichtig gut synchronisierte Vergaser bei einer VS 1400 sind habe ich jetzt am eigenen Leib erfahren dürfen.

Folgende Symptome deuten auf nicht synchron laufende Vergaser hin:

- Im 3. Gang langsamer als 50 km/h, schlagen der Kardanwelle.
- Ruckartige Gasannahme, kein weicher Übergang von Schiebe- auf Lastbetrieb.
- Erhöhter Spritverbrauch.
- "Harter" Motorlauf.

Nachdem ich nun 2 Synchronuhren (Unterdruckuhren) erstanden hab ging es nun ans Synchronisieren. Ziel der Synchronisation ist das gleichmäßige Ansprechen der Vergaser so dass beide Zylinder gleichmäßig gefüllt werden. Ist dies nicht der Fall so wird der weniger gefüllte Zylinder mitgeschleppt. Das Ergebnis - siehe oben.

Die Synchronisation.

Zunächst müssen die notwendigen Einstellschrauben zugänglich gemacht werden.

Hierzu werden Sitzbank und Tank abgebaut. Ebenso muss der Treibstoffhahn abgebaut werden.

Zur Spritversorgung während der Synchronisation dient eine einfache PET-Flasche als Tank welche mit einem Draht an den Lenker gehängt wird. Mit einem Stück Treibstoffschlauch wird die Treibstoffzufuhr sichergestellt. Je nach Anschluss (rechter oder linker Schlauch) muss der Sprithahn auf on oder Reserve stehen.

Am Ansaugstutzen des vorderen Vergasers (Zylinder 2) wird nun der Schlauch vom Boostsensor entfernt und stattdessen der Schlauch einer Synchronuhr angeschlossen.

Beim hinteren Vergaser (Zylinder 1) muss eine Schraube nahe des Ansaugstutzens entfernt und ein entsprechender Adapter eingeschraubt werden. Schlauch anschließen - wie beim Vorderen.

Ein induktiver Drehzahlmesser ist zu empfehlen aber nicht unbedingt erforderlich.

Motor starten und Synchronuhren an den entsprechenden Drosselventilen auf ruhigem Zeigerausschlag einstellen.

Messwerte beider Uhren müssen gleich sein. Ist dies nicht der Fall so ist mit Hilfe des Synchronzuges der Vergaser gleicher Unterdruck eingestellt werden. Der Gaszug darf nicht betätigt werden.

Langsam Gas geben. Beide Uhren müssen immer gleiche Werte anzeigen. Ist dies nicht der Fall so muss ein Zweig des Gas Y-Zuges eingestellt werden bis Unterdruckgleichheit bei Gasannahme besteht.

Maschine ein- zweimal bis 2500 - 3000 RPM hochdrehen und Messwerte vergleichen. Sie müssen immer gleich bleiben.

Ggf ist die Einstellung zu wiederholen.

Nach erfolgter Einstellung ist die Leerlaufdrehzahl auf 900 - 1000 RPM einzuregulieren.

Ergebnis:

- Seidenweiche Gasannahme
- 4 Gang 40 km/h - es schlägt nichts und der Motor dreht sauber hoch.
- Spritverbrauch - bei mir waren es ca 1,5 Liter weniger auf 100 km.