

Vergasereinstellung KEDO-MIKUNI TM36 Vergaser

Der TM36 wird für die Modelle XT500 und SR500 grundabgestimmt ausgeliefert. Sie müssen lediglich die folgenden Einstellungen vornehmen:

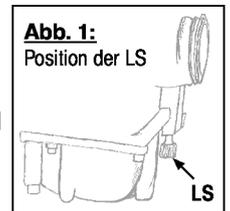
- Justage des Gasschiebers
- Einstellung der Leerlaufgemisch-Regulierschraube.

Justage Gasschieber (GS)

GS-Öffnungsbegrenzungsschraube (linke Vergasenseite, in Fahrtrichtung gesehen) so einstellen, daß die unterste Gasschieberkante den Vergaserquerschnitt komplett freigibt. Hinweise: Begrenzungsschraube 1mm Inbus; Kontermutter Schlüsselweite (SW) 5.5mm

Einstellung Leerlaufgemischregulierschraube (LS)

Zuerst die Leerlaufdrehzahl auf ~1100 U/pM einstellen. Dann LS vorsichtig hineindreihen, bis Widerstand spürbar ist; nun so weit herausdrehen, bis höchste Standdrehzahl erreicht ist, dann + 1/8 Umdrehung weiterdrehen. Prinzip LS: herausdrehen → höherer Benzindurchfluß, hineindreihen → geringerer Benzindurchfluß. Vorsicht: LS nicht zu weit hineindreihen, die Spitze könnte sonst abbrechen!



Untersuchen Sie beim Vergasereinbau das gesamte Ansaugsystem und das Auslaßsystem auf eventuelle Undichtigkeiten. Wird in einem der beiden Systeme Nebenluft gezogen, ist eine Abstimmung des Vergaser sehr schwierig.

Bitte bedenken Sie: Mit dem Einbau des KEDO-Mikuni TM36 fahren Sie einen Sportvergaser! Er reagiert sensibel auf jede Veränderung der Einstellungen, und noch sensibler auf Fehlerquellen, wie z.B. das Ziehen von Nebenluft an Krümmer-/Endtopfdichtungen, falsche oder alte Zündkerzen oder verdreckte Luftfilter etc.

Mit den mitgelieferten Leerlauf- und Hauptdüsen können Sie den TM36 perfekt abstimmen. Fahren Sie ohne Luftfilterkasten oder mit einer offenen Auspuffanlage, können unter Umständen andere Düsengrößen notwendig sein.

Sollte sich nach einer ausführlichen Probefahrt herausstellen, daß der Vergaser noch einer Feineinstellung bedarf, so benutzen Sie bitte die nachfolgenden Abbildungen und die Tabelle als Orientierungshilfe. Achten Sie beim Düsenwechsel darauf, daß sich die Düse leicht einschrauben läßt, und nicht schief eingesetzt wird. Benutzen Sie zum Hauptdüsen-Wechsel das Düsenwechselwerkzeug, um Beschädigungen und damit einer Veränderung der Durchflußbohrung vorzubeugen.

Wichtig: Arbeiten Sie in kleinen Teilschritten. Nehmen Sie jeweils nur eine Änderung vor, um deren Wirkung genau erfahren zu können!

Es ist hilfreich, die vorgenommenen Änderungen zu protokollieren, um somit stets den Überblick über den Stand der technischen Veränderungen zu behalten.

Funktions- und Einstellmöglichkeiten (in tabellarischer Kurzform)

Legende: LD=Leerlaufdüse, HD=Hauptdüse, DN=Düsennadel

Wirkungsbereich	Komponente	Abstimmung /Fehler	Auswirkung; subjektiver Eindruck im Fahrbetrieb
Leerlaufsystem Lastbereich 0-1/4 Übergang Last- zu Schiebetrieb (bis mittlere Drehzahl)	LD	zu klein* → zu groß → geringfügig fett →	"Puffen" beim Übergang Last-/Schiebetrieb aus dem Auspuff Verzögertes Ansprechverhalten, "Knallen" im 1/4 Lastbereich und beim Übergang Last-/Schiebetrieb aus dem Auspuff harmonische Leistungsentfaltung
Lastbereich 3/4-4/4 Leistung (max.) im 4/4 Lastbereich wirkt nur HD	HD	zu klein → zu groß → korrekt →	Leistungsentfaltung ab 3/4 Gas wirkt zäh Motor "stottert" unter Vollast Optimales Kerzenbild bei V-max **
Lastbereich 1/4-7/8 Teillastbereich	DN	zu tief (magerer) → zu hoch (fetter) →	Motor dreht schlecht hoch; Leistungslöcher beim "Gasauftreiben" verzögertes Ansprechverhalten, Verschlucken beim "Gasauftreiben"

- ▶ 1. Wechsel LD: Vergaser eingebaut lassen, Schellen lockern, Vergaser nach links kippen, Schwimmerkammer abschrauben. Nach dem Wechsel der LD ist die LS neu einzustellen
- ▶ 2. Wechsel HD: Vergaser eingebaut lassen, Schwimmerkammerablaßschraube entfernen, mit Düsenwechselwerkzeug HD austauschen
- ▶ 3. Wechsel DN: Vergaser eingebaut lassen, Schellen lockern, Vergaser nach links kippen, Vergaserdeckel abschrauben. DN kann nun bei hochgezogenem GS leicht erreicht werden

Ein Wechsel der Nadeldüse, Luftdüse, Starterdüse oder des Gasschiebers ist nicht notwendig, da der Vergaser grundabgestimmt ist !

Der Dichtring der Schwimmerkammer quillt unmittelbar nach der Demontage etwas auf, so daß dieser nicht mehr paßt → nach wenigen Minuten kehrt der Dichtring jedoch in die alte Form zurück und kann weiterverwendet werden !

Abb. 2:

Abhängigkeit der einzelnen Abstimmungskomponenten im Verhältnis zur Gasschieberstellung

(Leerlaufsystem einstellen mit LS/LD)

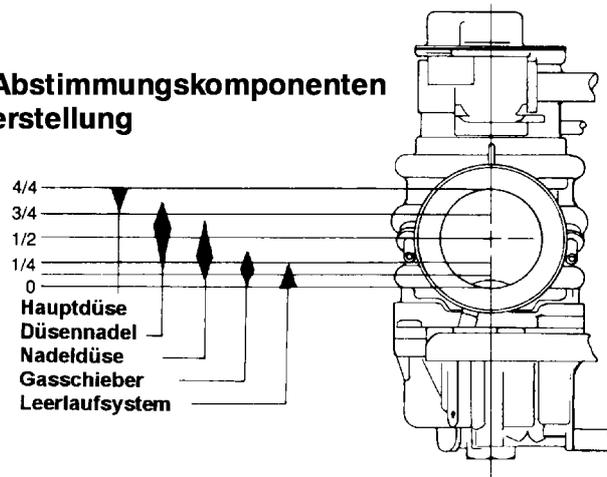
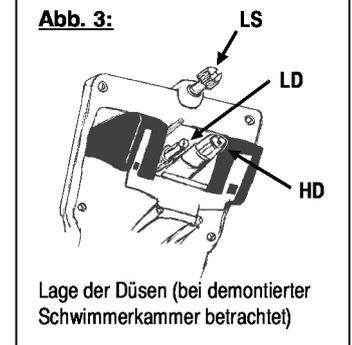


Abb. 3:



Lage der Düsen (bei demontierter Schwimmerkammer betrachtet)

Beschleunigerpumpe:

Wer das Optimum aus seinem Vergaser herausholen möchte (Leistungsentfaltung !), oder ein aggressiveres Ansprechverhalten wünscht, kann noch eine Einstellung an der Beschleunigerpumpe vornehmen. Technischen Laien auf dem Gebiet der Vergasereinstellung sei aber von einer Veränderung der Grundeinstellung abgeraten. Möchten Sie die Beschleunigerpumpe optimieren, notieren Sie sich auf jeden Fall die Grundeinstellung der Stellschrauben (freie Gewindelänge messen)!

- Schraube A heraus → Beschleunigerpumpe spricht früher an
- Schraube A hinein → Beschleunigerpumpe spricht später an
- Schraube A zu weit hinein → Motor stirbt beim abrupten "Gasaufreißen" ab

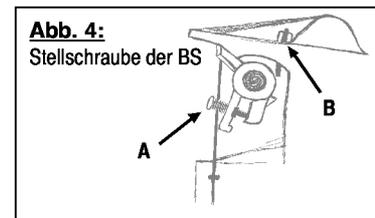


Abb. 4:

Stellschraube der BS

- Schraube B heraus → Beschleunigerpumpe wirkt länger, Ansprechverhalten wird schlechter, wenn aus untersten Drehzahlen Vollgas gegeben wird, ansonsten wird das Ansprechverhalten aggressiver
- Schraube B zu weit heraus → Motor überfettet leicht beim spontanen "Gasaufreißen"
- Motor spricht spät auf Gasgriffbefehle an
- Schraube B hinein → Beschleunigerpumpe wird früher gestoppt

Wichtig:

* Anmerkung zur Tabelle (Seite 1): Leerlaufdüse zu klein → ggf. durch eine "fettere" Einstellung der LS kompensieren (weiter herausdrehen)

** Anmerkung zur Tabelle (Seite 1): Optimales Kerzenbild bei V-max. Motorrad kurze Zeit mit Höchstgeschwindigkeit betreiben, Zündung unterbrechen, Motorrad ausrollen lassen und Kerzenbild kontrollieren:

- rußig/schwarz → Gemisch zu fett
- grau/braun → Gemisch normal
- grau/weiß → Gemisch zu mager