

Vergaser Dell'orto PHB Einstellung

Einflussbereiche

Schieberstellung: Vollast (WOT)

größere Düse Hauptdüse -> Gemisch wird fetter
kleinere Düse Hauptdüse -> Gemisch wird magerer

Schieberstellung: 1/4 bis 3/4 Gas

Nadel -> Clip höher setzen -> magerer
Nadel -> Clip tiefer setzen -> fetter

Schieberstellung: 1/8 bis 1/4 Gas

Schieber -> größerer Cutaway -> magerer
Schieber -> kleinerer Cutaway -> fetter
größere Leerlaufdüse -> Gemisch fetter
kleinere Leerlaufdüse -> Gemisch magerer

Schieberstellung: Standgas bis 1/8 Gas

Standgasschraube rein	-> mehr Standgas	
Standgasschraube raus	-> weniger Standgas	
Gemischschraube (luftfilterseitig)	-> rein = fetter	
Gemischschraube (luftfilterseitig)	-> raus = magerer	
Gemischschraube (Zylinderseitig)	-> rein = magerer	PHBH BS-Version
Gemischschraube (Zylinderseitig)	-> raus = fetter	PHBH BS-Version

1. Standgas bis 1/8 Gas:

Zunächst sollte das Standgas per Standgasschraube auf 1200 Umdrehungen pro Minute gestellt werden. Danach wird die Gemischschraube so weit rein, bzw. raus gedreht, dass die Drehzahl am höchsten Punkt ist und die Gasannahme am direktesten ist, also ohne verschlucken oder stottern. Mit der Standgasschraube wird die Drehzahl wieder auf 1200 gebracht.

2. 1/8 bis 1/4 Gas:

Wenn durch das Verstellen der Gemisch- und Standgasschraube keine wirklich gute Lösung gefunden werden kann, ist das gewünschte Ergebnis mit einer anderen Leerlaufdüse bzw. einem anderen Cutaway am Gasschieber zu erreichen.

Zunächst sollte man mit der Leerlaufdüse anfangen. Stimmt die Einstellung der Gemischschraube, ca. 2 Umdrehungen nach außen, der Motor rülpst jedoch beim Gasaufreißen ist die Leerlaufdüse zu groß. Verschluckt er sich hingegen, sollte eine größere verwendet werden.

Ist auch mit der Leerlaufdüse kein passendes Setup erreicht worden, experimentiert man mit dem Cutaway. Einen Größeren für zu mageres, einen kleineren für zu fettes Gemisch.

Vergaser Dell'orto PHB Einstellung

3. 1/4 bis 3/4 Gas:

Wenn der Motor beim Gasaufreißen in niedrigen Drehzahlen stottert oder das Gas schlecht annimmt, ist das Gemisch wie gesagt in den meisten Fällen zu fett (Hierbei muss auf die Art des Stotterns geachtet werden. Bei zu fettem Gemisch verschluckt sich der Motor. Bei zu magerem Gemisch kann ein ähnlicher Effekt auftreten, jedoch ist hier durch das plötzliche Abmagern zu wenig Benzin im Gemisch, um die Verbrennung ordnungsgemäß durchzuführen.

Dies ist aber wesentlich seltener und eigentlich nur bei gravierend zu magerem Gemisch zu erwarten. Die Nadel sollte in diesem Fall Stufe für Stufe tiefer gehängt werden. Der Clip wird dabei in die nächsthöhere Nut (Einkerbung) gesteckt.

Stottert der Motor hingegen beim Gasaufreißen oder fängt das Gemisch bei der Verbrennung sogar an zu detonieren, sollte die Nadel in jedem Fall höher gehängt werden. Also den Clip Stufe für Stufe in die nächsttiefere Nut. Die besagten Detonationen zeichnen sich beim Beschleunigen durch eine Art klingeln aus.

Wenn man durch das Ändern der Nadelstellung wieder kein vernünftiges Setup hinbekommt, hilft nur noch ein anderer Düsenstock, also eine neue anders geformte Nadel. Dazu informiert euch bitte bei eurem Händler, welche die nächstgrößeren und die nächstkleineren Düsenstöcke für euren Vergaser sind.

4. Volllast:

Volllast ist der Lastbereich, in dem der Gasschieber komplett geöffnet ist. Fängt der Motor bei Volllast an zu klingeln, wird überdurchschnittlich heiß bzw. die Zündkerze ist hellgrau bis weiß, dann ist das gefahrene Gemisch zu mager, bedeutet also, dass die Hauptdüse zu klein ist.

Ist die Zündkerze hingegen feucht und schwarz bzw. der Motor dreht nicht frei hoch, stottert und ähnliches, sollte eine kleinere Hauptdüse verwendet werden.

Das Zündkerzenbild sollte bei optimalen Vergaser-Setup rehbraun und trocken sein. Das Gewinde der Kerze, leicht ölig. Wie oben bereits bei den Hinweisen erwähnt, ist das Zündkerzenbild nur bedingt für die Erkennung des Gemisch Zustandes zu gebrauchen. Das Kolbenbild würde schon mehr Aufschluss popeln.

Quelle: Wiki - Vergaser Dell'Orto PHB