

Von Captain Silver

VERGASER – Synchronisation an 2V-Boxer`n.....leicht gemacht !!

.....hier speziell an 688ern... ☺)

Moin !...hier gebe ich euch mal auf, wie die Vergaser-Synchronisation einfach und praktisch und ohne Manometer etc. vorgenommen wird. So hatte mir das mein BMW-Spezi vor langer Zeit mal aufgeschrieben...und ich mache es seitdem genauso auch selber.

Also:

1. Chokezüge müssen frei gehen. (etwas mehr Spiel als die Gaszüge)
2. Gaszughülsen müssen in der Einstellschraube am Vergaser ca. 1-2mm Spiel haben (auf Lenkereinschlag achten! Je nachdem, wie die Züge verlegt sind, kann sich das Spiel dann nämlich verändern, von Lenkeranschlag links bis rechts !)
3. Motor warmlaufen lassen, aber im Fahrbetrieb ! (na, nun heiz man erstmal schön)
4. Leerlaufdrehzahl beider Zylinder jeweils an den Drosselklappen-Anschlagschrauben nach Drehzahlmesser (und Gehör), einstellen, so dass beide gleichmäßig laufen. Den Bogen hast du schnell `raus, wenn du beide Zyl. so einstellst, bis die Drehzahl nicht mehr unter die gewünschte Leerlaufdrehzahl abfällt. Zwischendurch immer mal wieder am Gasgriff drehen und die Drehzahl kurz hochdrehen.
5. So, wenn du das hast, kannst du dich an die Einstellung des Leerlaufgemisches machen. Die Einstellschrauben sind von unten am Vergasergehäuse (also über Kopf) zu erreichen. Dreh die mal probeweise rein und raus, dann merkst du, wie sich die Drehzahl ändert. Dann lässt du die Einstellschrauben in der Position, wo die Drehzahl am höchsten ist. Generell gilt hierbei:
Leerlaufschraube rein: = Gemisch fetter zu weit rein = Drehzahl wird niedriger
 raus: = „ magerer...zu weit raus = „ „ „

Das Optimum liegt also dazwischen. Dann nochmals die Drosselklappenanschläge (s.Punkt 4) kontrollieren und dann noch mal die Leerlaufgemischeinstellung.
Und das machst du (evtl. mehrmals) bis alles passt. Das merkst du dann auch schon am schönen runden Gleichlauf des Motors.

6. und nun `rauf auf das „Kälbchen“ und einmal um`s Eck gescheuchtSchraubendreher mitnehmen und unterwegs noch mal etwas `Feintrimm` an den Drosselklappenanschlagschrauben vornehmen und wenn dann alles stimmt, merkst du, wie das Kälbchen beim Beschleunigen `butterweich` antritt. Je öfter du die beschriebene Prozedur selbst vornimmst, um so schneller bekommst du die Synchronisation hin , zumal ja dann auch die Grundeinstellung schon besser ist.

Achtung: vor der Durchführung der beschriebenen Synchronisation, grundsätzlich das Ventilspiel (Einlass 0,10mm / Auslass 0,20mm) einstellen, natürlich bei kaltem Motor. Und anschließend warm-scheuchen.

So, und nun wünsche ich dir viel Spass und Erfolg beim Einstellen deiner 688er....
Und natürlich immer die erforderliche Handbreit Asphalt unterm Pneu!

Es grüsst vom Norden ! Captain Silver...der „Hamburger Silberkuhtreiber“