

Hallo zusammen

Hier ein paar Hinweise zu den Vergasern der XL 600 R PD 03

Die Vergaser der PD04 sind leicht unterschiedlich aber einige Hinweise passen auch auf die Vergaser der PD04 .

Nachdem die Mühle schon wieder nicht richtig anspringen wollte habe ich die Vergaser heute zum 4 mal in den letzten 6 Monaten teilzerlegt und saubergemacht . Gelaufen ist der Motor in der Zeit Max. 1,5 Stunden und die meiste Zeit befand sich kein Benzin in den Vergasern . Das , das schlechte Anspringen an der Zündung liegt kann ich ausschließen den da ist alles bis auf die Zündspule neu . Inclusive Programmierbarer DC – CDI und der kompletten Verkabelung

Ultraschall reinigen ist hier in Thailand leider nicht möglich .

Ich hatte die vergaser vor ca. 2 ½ Jahren nachdem ich die XL übernommen hatte komplett zerlegt und gereinigt und dabei alles gangbar gemacht .

Und jetzt wie gesagt zum 4 mal in 6 Monaten .

Als ich den Motor vor ein paar Monaten das erste mal seit ca. 10 Jahren wieder zu starten wagte sprang er überraschender Weise beim ersten ernsthaften Tritt mit eingeschalteter Zündung an.

Lief ruhig im Standgas das sich einwandfrei einstellen lies und nahm sauber Gas an .

Nach den Startproblemen letzte Woche hatte ich die Schwimmerkammern unten und da fand ich einiges an Krümeln die meiner Meinung von der Oxidation des Alus kommen .

Da sich in der ganzen Zeit kein Stahltank an der XL befand ( der Sprit kommt aus einer Plastikflasche ) kann der Dreck auch nicht aus dem Benzin kommen .

Und jetzt zeige ich euch mal wie der Vergaser heute aussah .

Das ist der Düsenstock nachdem ich ihn rausgeschraubt hatte





Der obere ist sauber , der untere noch verdreckt . Die beiden sind von den Löchern her gleich . Die Löcher waren ebenfalls Dreck verkrustet was den Durchmesser reduziert .

Ich habe eine Düsenlehre und die 0,55er passte in ein paar Löchern aber bei den meisten nicht . Ich habe da wo es nicht passte erst mal einer kleinere Lehre probiert und danach paßte überall die 0,55er .

Bei der unteren sieht man rechts auch die noch eingeschraubte Hauptdüse für alle diejenigen die gar nicht wissen was das auf dem Bild ist

Unten sieht man (als Beispiel ) einen PE Vergaser und das Messingröhrchen in der Mitte ist der Düsenstock in den die Hauptdüse geschraubt wird . Sieht beim PD vergaser ähnlich aus . In die Bohrung über dem Düsenstock sitzt die Standgasdüse .



Und was mir beim fotografieren aufgefallen ist , die Schwimmer und die Schwimmernadel sowie der Pin sind bei PE und PD Vergasern absolut gleich . Keihin bedient sich also auch aus dem großen Baukasten . Außerdem sieht man das , das Alu des bestimmt 10 Jahre alten PE Vergasers der seit Jahren trocken liegt immer noch gut und glatt aussieht .

Im Vergleich dazu ein Bild von meinem PD Vergaser der XL Baujahr 84.  
Die raue Oberfläche und die Oxidationsschicht auf dem Alu ist deutlich zu erkennen .  
Auf dem Blechstreifen zwischen der Halterung und dem Schwimmer liegt sogar eine Flocke der Oxideschicht .

Der kleine Blechstreifen in der Mitte mit dem kleinen Draht dran ist übrigens die Lasche die zum Einstellen des Schwimmerstands nachgebogen werden muß .

Und der Schwimmerstand ist beim PD Vergaser sehr wichtig , denn wie ich feststellen mußte säuft der Motor beim ersten Kick mit Choke und zu hohem Benzinstand ab . Und dann heißt es kicken , kicken ..... Bis einem die Puste ausgeht .



So , zurück zu den Schwimmern . Im Bild unten links der Schwimmer des PD Vergasers von meiner XL und rechts der Schwimmer und die Schwimmernadel von einem ca. 10 Jahre alten PE Vergaser . Da habe ich an beiden nichts geputzt . Bis auf die abgerundeten Ecken der kleinen Lasche links an der Halteklammer der Schwimmer identisch .

Also habe ich in die beiden PD Vergaser meiner XL die Schwimmer , Schwimmernadeln und den Pin aus PE Vergasern eingebaut . Paßt und funktioniert wunderbar . Nachdem die Schwimmerstände eingestellt waren sprang die XL auch wieder einwandfrei an und es sabberte kein Benzin mehr aus den Überläufen . Die Ursache dafür sehe ich in hängenden Schwimmernadeln .



Falls also jemand diese Teile für die PD Vergaser braucht und nicht findet ,  
Einfach mal nach 2 PE 26 Vergasern Ausschau halten .

Die Hauptdüsen sind übrigens auch der gleiche Typ .

Der Rest der Teile läßt sich leider nicht tauschen .

Sonst könnte ich meine durchsichtige Schwimmerkammer für Pe Vergaser an der XL montieren



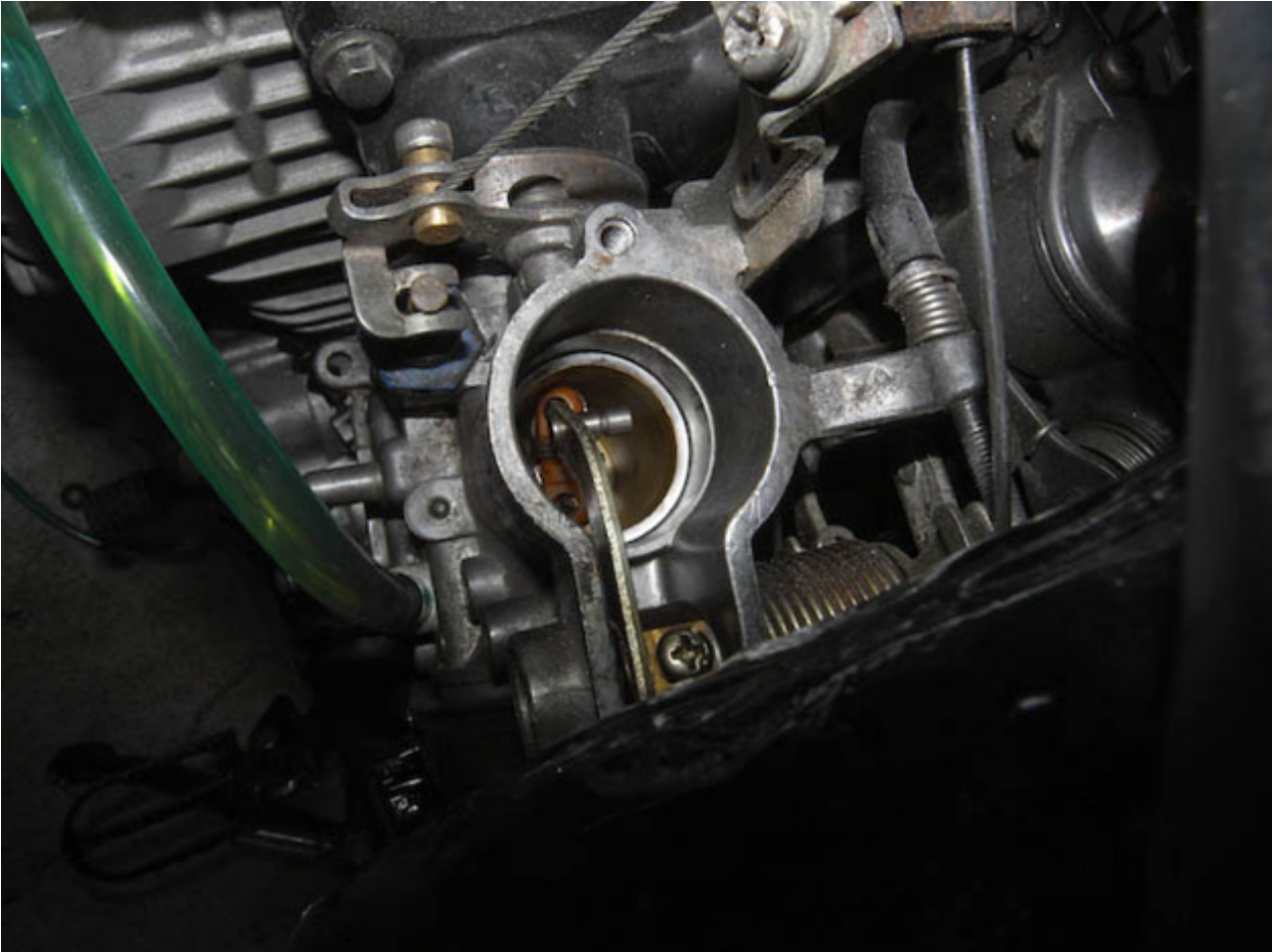
Der Pin muß leichtgängig sein , da ist eine kleine Feder drin

Hier nochmal die Schwimrnadeln der XL oben und von einem PE Vergaser unten . Solltet ihr an euren problemgeblagten XL Vergasern ebenfalls die Rille in der Gummispitze vorfinden Dann würd ich die Teile tauschen . Wenn die Schwimrnadel hängt oder undicht ist steigt der Benzinstand zu hoch und die XL säuft ab und läßt sich nur sehr schwer wieder kickstarten .



Und bei der Reinigungsaktion als die Düsenstöcke raus waren stellte ich dann noch fest das die Nadel des Primärvergasers sich nicht hebt wenn ich Gas gebe . Seht ihr warum ?  
Ist einem von euch das schon mal passiert ?  
Ich bin letzte Woche mit der XL gefahren und habe mich gewundert warum die Mühle so schlecht Gas annimmt . Da ging wohl nur der Sec. Vergaserschieber auf .

Das der Motor sich bei den verdreckten Düsenstöcken und dem Ausgehängten Schieber nicht starten läßt wundert mich nicht . Und ich habe mich bei 30 ° und 90 % Luftfeuchtigkeit fast zu tode gekickt .



Das Mistding oben hatte sich gelöst und lag im Schieber . Böse fummelei das Teil wieder einzuhängen .



Wenn man mal soweit ist hat man's fast geschafft



Hier noch mal die saubergemachten Düsenstöcke mit einer Kerbe für den Primären und 2 Kerben für den Sekundären Vergaser , denn ob die längsbohrung in der die Nadel sitzt gleich ist weiß ich nicht .



Und dann noch mal die Schwimmer . Der mittlere mit der unschönen Patina stammt aus der XL , die beiden anderen aus PE Vergasern



Und hier nochmal die geschlachteten PE Vergaser damit ihr seht wie die Dinger aussehen wenn ihr euch danach umsehen wollt . Das sind übrigens Vergaser für Zweitakter wie man an dem Ölnippel seitlich am Ausgang erkennen kann .

#### Fazit

Die Vergaser müssen unbedingt sauber und 100% funktionstüchtig sein .

Wer ähnliche Probleme hat sollte auch mal an den beschriebenen Stellen nachsehen .

Gerade an der PD 03 ist das kein Problem da man die Schwimmerkammerdeckel auch wenn noch die Original Kreuzschlitzschrauben drin sind im eingebauten Zustand abnehmen kann .

Und die Düsenstöcke mit einem 7 er Schlüssel rauszudrehen ist keine Hexerei .

Aber beim reinigen der Bohrungen aufpassen , auf keinen Fall dürfen die Bohrungen aufgeweitet werden .

Gruß Klaus