

FZR 600

Entdrosselung 3HE/ 4JH von 34 PS auf 91 PS/ 98 PS

Wie entdrossle ich meine 3HE/ 4JH?

-

-

1. Schritt: Welche Drossel ist bei mir verbaut?

- Variante 1: Drosselblenden (Ansaugstutzen) von Alphatechnik
- Variante 2: Yamaha original Drosselsatz (Schieberbleche, kleinere Hauptdüsen, Nadeln umgehängt, stärkere Federn, Drosselblenden, O-Ringe statt Membrane)
- Variante 3: Werksgedrosselt (3RG/ 3RH), d.h. wie 2., jedoch an Stelle der Drosselblenden engere Ansaugstutzen, andere CDI

2. Schritt: Die eigentliche Arbeit

Variante 1: Hierbei müssen lediglich die Drosselblenden, die vor den Ansaugstutzen verbaut sind und den Luftdurchfluss verringern, entfernt werden.

- Tank demontieren
- Luftfilterkasten demontieren
- Vergaserbank von den Ansaugstutzen abziehen (vorher Befestigungsschellen lockern!)
- Achtung: Bei der 3HE müssen die Schwimbernadeln von Pos. 4 auf 2 (von oben) umgehängt werden.
- Ansaugstutzen demontieren und die darunter befindlichen Drosselblenden entfernen
- Alles wieder ordentlich mit dem richtigen Drehmoment (siehe WHB) zusammenbauen

Nach dem Entdrosseln ist es u.U. erforderlich, die Vergaser neu zu synchronisieren.

-

-

Variante 2: Diese Variante ist weitaus komplizierter, und sollte deswegen nur durchgeführt werden, wenn man zum Entweder das richtige Werkzeug und Know-How hat oder einen kundigen Kumpel zur Seite hat.

FZR 600

Es müssen sämtliche Änderungen, die zur Drosselung vorgenommen wurden, wieder rückgängig gemacht werden. Dazu werden größere Hauptdüsen, die Vergasermembranen und die originalen, weicheren Vergaserfedern benötigt

- Zunächst vorgehen wie bei Variante 1; Drosselblenden der Ansaugstutzen entfernen

Nun geht es an die Vergaser. Hierbei ist das Werkstatthandbuch S. 30 ff. überaus hilfreich.

- Schwimmerkammer des Vergasers aufschrauben (vgl. WHB S. 30 Bild 71)
- Hauptdüsen (vgl. WHB S. 30, Bild 69, Ziff. 5) gegen Größere tauschen (Innendurchmesser 92,5 gegen 107,5)
- Deckel wieder vorsichtig montieren (auf Drehmoment achten!!)
- Vergaser drehen und den schwarzen Deckel abschrauben (Achtung, darunter befindet sich eine Feder, vorsichtig öffnen)
- Die Feder samt Schieber und Düsennadel herausnehmen und die Nadel umhängen (vgl. Variante 1)
- Feder gegen das weichere Originalteil austauschen
- Den großen O-Ring gegen die Membran tauschen → Membran sauber um den Schieber führen (Achtung!! Nicht mit dem kleinen O-Ring WHB S. 31, Bild 73, Ziff. 8 zu verwechseln!!). Bei Unklarheiten ist die Explosionszeichnung WHB S. 32, Bild 76 hilfreich
- Die Schieberbleche entfernen
- Den Schieber mitsamt Membran und Nadel wieder einsetzen, die Membranränder ordentlich und bündig an der Stelle andrücken, wo vorher der O-Ring war. **TIPP:** Nach längerem Liegen zieht sich das Membrangummi etwas zusammen. Die Membran wird elastischer und lässt sich besser montieren, wenn sie ein paar Stunden vor der Montage in Benzin eingelegt wird!

Das ganze Prozedere bei den restlichen 3 Vergasern wiederholen und alles wieder korrekt zusammenbauen (vgl. Variante 1).

Vor dem ersten Starten müssen sich die Schwimmerkammern zunächst wieder mit Sprit füllen, deshalb die Benzinpumpe lieber etwas öfter rattern lassen.

Auch hier ggf. neu synchronisieren. **TIPP:** Die Vergaser bei derartigen Aktionen nicht trennen, dann kommt man evtl. um das Synchronisieren herum; gilt auch für die anderen Drosselvarianten.

-

-
Variante 3: Bei der dritten, werksseitig gedrosselten Variante handelt es sich um die Modelle 3RH und 3RG (vgl. Modellinfo im Forum).

Bei dieser Variante wird wie in Variante 2 vorgegangen. Zusätzlich muss die CDI gegen eine der 3HE getauscht werden.

Zudem sind engere Ansaugstutzen statt Drosselblenden verbaut. Diese können entweder auf einen größeren Durchmesser aufgeschnitten werden oder werden gegen Ansaugstutzen der 3HE getauscht.

Die Drosselung (Variante 1 und 2) der 4JH gleicht im Grunde der der 3HE, jedoch ist ein Umhängen der Nadeln nicht notwendig.

Für die Richtigkeit dieses Artikels oder Fehler gebe ich keine Gewährleistung.

Solltet ihr Unrichtigkeiten entdecken oder Verbesserungsvorschläge haben, dann benachrichtigt mich bitte!

Vielen Dank an dieser Stelle an Hansi, ohne dessen Ursprungsversion ich es um ein vielfaches schwerer gehabt hätte!;-)

Viel Spaß beim Schrauben und Gruß,

Holger

© bikerking

Eindeutige ID: #1090

Verfasser: bikerking

Letzte Änderung: 2006-08-15 17:03