

Motor / Getriebe

Airbox-Experimente

1.

servus,

heute hab ich mal mit meinen airbox-experimenten begonnen.

erstmal ne 2.airbox bei e-bay sehr günstig gezogen

man will ja wieder zurückrüsten,wenns schiefgeht

sodann mal den schnorchel rumgedreht und kurz und schräg gekürzt.

als nächstes unten jeweils 4x 30 mm löcher reingemacht,schön sauber im quadrat,was sich später als sehr nützlich erwies

wie ich bei anderen nachgelesen hatte,sollten die düsen so 155-160 werden.

soweit so gut,auf dauerndes düsenkaufen hab ich keinen bock,als vorsorglich bei

tante loise ein paar fische bestellt,die aber noch in der post sind

da ich dennoch beginnen wollte,nahm ich ein paar düsen von den ersten versuchen 120+122,5 und die mal auf 150 aufgebohrt.

erster testlauf:

warmfahren und dann mal gas... etwas verzögerte annahme vom gas,aber

fahrbar.gleich bei der testfahrt zu meiner alten firma gedüst und so PG21

blindstopfen besorgt die haben 30mm durchmesser

zu hause nur den schnorchel runter und dann 2 bohrungen zugestopft,sitz bombig und ist schnell erledigt.

zweiter testlauf:

warmfahren entfällt,gleich mal gas... ich will 2 rad fahren und nicht 1 rad

gasannahme fast perfekt,doch leider steigt die luftfeuchtigkeit über 100%

gerade noch trocken heimgekehrt.

weitere berichte folgen...

2.

so,

vorhin konnte ich mal ne vollständige runde über meine teststrecke machen.

wenn ich warmgefahren an der ampel warten muß und sie dann beim gasziehen

den ersten zug aus der airbox macht,gehts richtig ab

doch dann kommt wieder ein kleines nachziehen beim gasgeben dazu

wird wohl noch etwas zu mager laufen,also entweder morgen das dritte loch auch

noch zustopfen,oder hoffen das tante loise liefert und die düsen etwas vergrößern

mir scheint,daß yamaha die abstimmung zwischen bedüsung und

schnorcheldurchlass ziemlich penibel ausgeführt hat,aber ich sehe der sache sehr optimistisch entgegen,wenn nur petrus so eingestellt wäre

ach ja der sound ist schon nicht schlecht,untenrum recht unauffällig ab mittlerer

drehzahl wird beim kabelziehen schön heiser schlüpf

weilers folgt...

3.

neuester stand:

reibahle sind eingetroffen,aber wie vermutet ohne bezeichnung,sonst guter

eindruck,werd mir morgen mal ne bügelmeßschraube regeln.

also erstmal das dritte loch zugestopft und weil sich der tank so leicht anfühlte zum

Motor / Getriebe

warmfahren in den nachbarort gefahren und vollgetankt,es gingen nur 13,3l bei 166km rein (ca.8L/100)

dann ab zur teste,nachziehen beim gasgeben vollkommen weg

aber ab ca.7000U/min wirds zäh und zugeschnürt

nach ampelstand kam erstmal ein müdes mööööp,aha zu fett

mist jetzt ist der tank wieder randvoll und schwer

geplante vorgehensweise:

2 bohrungen offen lassen und die düsen schrittweise ein wenig vergrößern bis es mit den offenen bohrungen passt.

weiteres wenns wetter hält...

4.

servus,

heute scheint ein guter tag zu werden,also hier mal ein paar pics

so sieht der schnorchel aus,abgeschrägt und nach vorne gedreht.

ohne schrägung geht der tank nicht mehr drauf,aber so ohne probs

hier habe ich alle bohrungen mit den stopfen zur besseren sicht zu gemacht

dann die schwimmerkammern runter und alles sauber sortiert,

ganz wichtig den schraubendreher für den benzinhahn deutlich hinlegen

wegen der quälerei mit den airboxgummis bleiben bei mir beim düsentausch

die vergaser immer drauf,da ich alle wichtigen schrauben gegen inbus getauscht habe ist das auch keine mehrarbeit

die düsen hab ich auf ca.160 aufgerieben,nadel hängt immer noch in der 3.rille
jetzt erst mal umziehen und testen und schau...

5.

hier mal wieder weitere news,

also die 160er düsen und 2 löcher offen war schon nicht so schlecht,

aber beim aufziehen aus unteren drehzahlen war immer noch ein leichtes

nachziehen zu spüren und oberhalb ca .8000U/min wurde der schub schwächer

ok,das ganzel geraffel wieder runter und düsen raus.

dann den reibahl genommen,den ich am weitesten einführen konnte,jetzt wird net gelacht

maß zum ende des reibahles genommen und notiert.

danach 5mm abgezogen und markiert,alle HD auf diese markierung erweitert

und dann auf ein neues

mittlerweile geht das in ner 1/4 std

ab auf die teste und siehe da,wir kommen der sache näher

für heute lasse ichs mal gut sein und bin nun zu ca.95% zufrieden,was gasannahme

Motor / Getriebe

und leistungsabgabe betrifft.der rest wird noch feinschliff sein,vielleicht teste ich noch aus wie es sich mit unterschiedlichen nadelpositionen verhält.

6.

warum mach ich sowas

frag ich mich auch ständig,aber ich geb solange keine ruhe bis ich aus dem vorhandenen das optimum für mich rausgeholt habe.

auch ist die fzf was vergaser und sonstige arbeiten angeht sehr

schrauberfreundlich,wenn ich da an kolleges 900gpf denke in der wir ein dynokit eingebaut haben da haben wir uns schon die finger gebrochen bis der versager draus und wieder drin war und sowas ist ja nicht mit einem mal erledigt.aber hier machts spass.

stand der dinge ist folgende:

K&N ist drin sieht man evtl. auf bild

motor wurd vorheriges jahr überholt und die kanäle gemacht und eine offene tüte ist drauf.

ich hatte auch schon drüber nachgedacht mir doppelpilze und/oder flachschieber zuzulegen,aber sowas geht fürn versuch zu weit ins geld,als das man nicht versuchen sollte aus dem vorhandenen was zu verbessern

allein das zustopfen des dritten loches hat sich so deutlich gemacht in richtung fett,daß ich keine bedenken hab,das ich zu mager unterwegs bin.ein gebranntes kind,scheut...

die airbox hat mich ganze 3 euro+versand gekostet und düsen hab ich noch genügend um jederzeit den ursprungszustand wieder herzustellen.
versuch macht kluch...

nun zu dir:

ist deine airbox noch original ?

wenn ja,kannst dir ja mal nen 2 schnorchel regeln und den so umbauen und 150er düsen rein und testen,dann mal den schnorchen ganz weglassen.läuft sie dann ohne schnorchel besser biste zu fett.

wenn man aber kein gutes gefühl für sowas und ein wenig erfahrung mitbringt,dann sollte man sich besser an fachleute wenden.

ps.einen lambdaanschluß dranzu-wig`en ist doch kein problem macht dir jede gute schlosserei für die kaffekasse oder ich

7.

so ich bin nun doch ausgiebig rumgefahren und bin soweit echt zufrieden mit dem jetzigen setup.

unterschiedliche nadelpositionen lasse ich mal sein,weil ich mir da keine deutlichen veränderungen erhoffe.

bei der heutige berghatz hab ich gemerkt,daß ein höherdrehen wie 10.000U/min nichts brachte,da dort der druck spürbar nachlässt.macht ja nix wenn noch der 5.da ist und der druck von vorne losgeht

momentaner spritverbrauch bei 8.5l trotz heftigem kabelziehen auf der teste und

Motor / Getriebe

düsen irgendwas um die 160er muß erst nachmessen mit der schraube oder die reibahle zu meinem spezl mitnehmen und testen welche düse bis zur markierung fällt

wenn ich noch was ändern sollte,werd ichs hier posten.

ich hab da schon ein neues eisen im feuer auf das ich ein auge werfen muß

8.

keine hohen Drehzahlen? Wahrscheinlich zu fett.

franz,ich hab ne kilo keine 750er,mehr wie 10.000U/min brauchts normal net.

wenn ich 1 stopfen mehr öffne packtse die 10k im 4. net mehr,aber ich hab heute bei dem warmen wetter gemerkt,daß sie untenrum noch etwas fett läuft.bin heute von ner bmw R 1200st etwas auf mener bergstrecke nach ner steilbergauf kurve vorgeführt worden,es kam dass leidliche mööööp beim kabel ziehen aber gut der typ wußte mit dem teil umzugehen und über meinen schatten wollte ich dann doch nicht springen,nur weil ich den falschen gang erwischt hatte und bei 3.000 im 3. man keine wunder an der stelle erwarten kann vielleicht sollte ich doch noch testen,wie`s sich mit anderen nadelpositionen verhält.ist aber nicht so dramatisch das ganze.

9.

hier nun der vorläufige abschlußbericht.

da ich nun definitiv wissen wollte,was ich nun für ne düsegröße drinn hab und franzes guter link mir auch nicht weitergeholfen hat,denn der hat nur lehren bis 150

als fuhr ich mit meiner markierten reibahle zum dealer und der packte die große düsenkiste aus und dann probierten wir.hab zur zeit 160er düsen drinn.auch konnte ich feststellen,daß 5mm steigung aufm ahl 2,5/100 ausmacht,sehr gut zu wissen da es hier momentan so heiß ist,hab ich nun doch noch etwas mehr luft zugelassen,dem 3.stopfen hab ich ein 12mm großes loch verpasst.nun ist die kleine schwäche unterhalb von 3500U/min etwas gemildert.

im diesem zug hat mich der alte gedanke mit dem unterschied zwischen dyno- und mikuni-düsen wieder auf eine idee gebracht.128er dynodüse auf den ahl gesetzt und markiert,dann die 125er mikunidüse(großer kopf) und siehe da,die 128er dynodüse ist vom durchmesser auf jeden fall größer wie die 125er mikuni.umrechnungstabelle hin oder her,gemessen ist gemessen

10.

ch hab's gefunden!

Die Düsenlehre 1,5 bis 3.0 mm gibt's bei www.goetz-motorsport.de
Bestellnummer 3305531.

CU, Franz

11.

Motor / Getriebe

Wie hängen die Düsengrößen mit der Bezeichnung zusammen? Hat eine 150er Düse 1,5mm?

kuck mal [hier](#)

und den trettz dazu [hier](#)

Eindeutige ID: #1086

Verfasser: chapy (Dr. Düse)

Letzte Änderung: 2006-07-27 23:51