



[www.dr600.de](http://www.dr600.de)

# Von Düsen & Nadeln

## Vorhaben

Einfaches und kostengünstiges Tuning durch verändern der Einheiten: Luftfilter, Vergaser, Auspuff.

Hier wird u. a. näher beschrieben, wie man welche Teile am Vergaser und Luftfilter verändert.

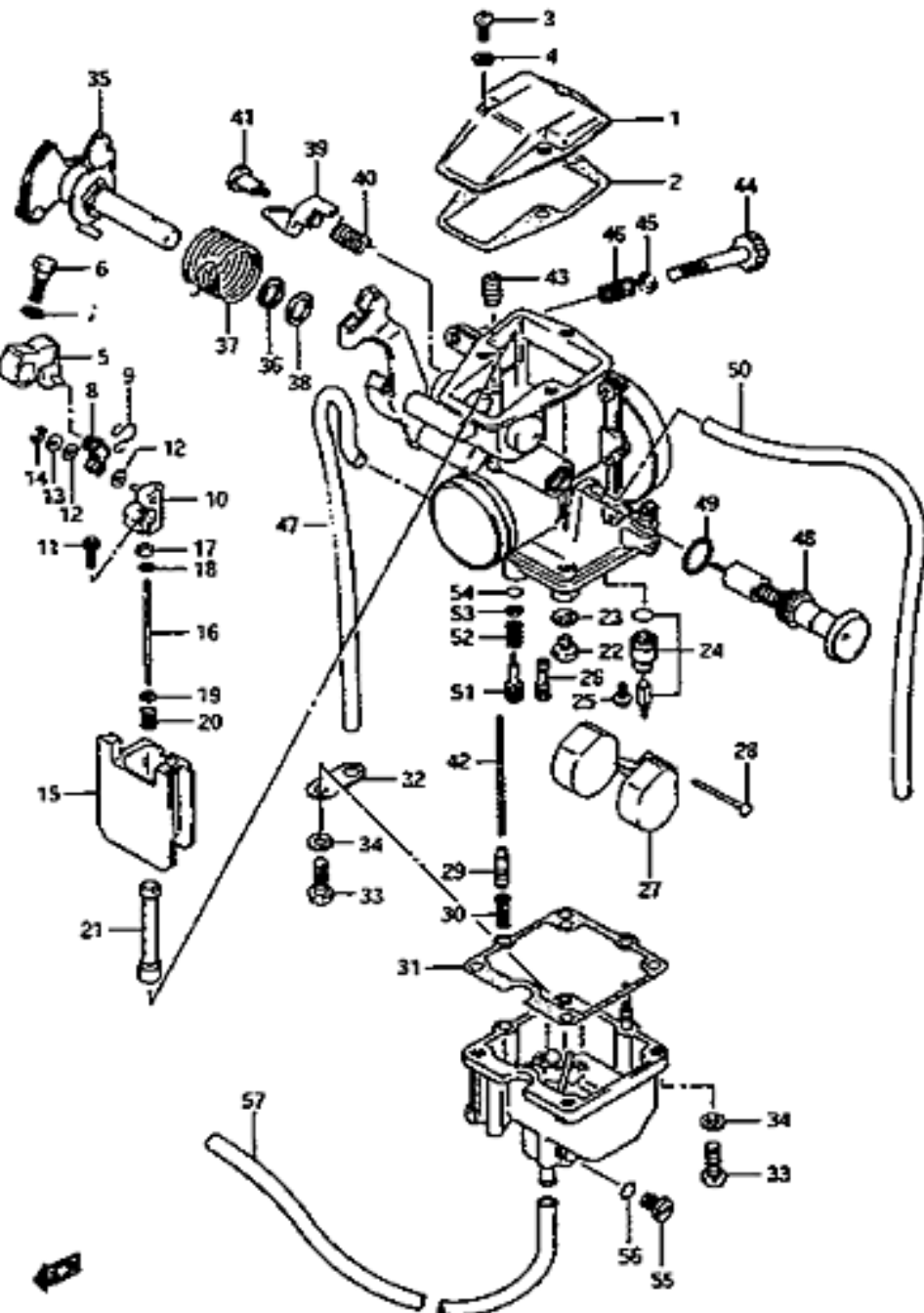
## Wichtig!

Ebenso wie bei dem Gabelumbau übernehme ich keine Garantie, dass die nachfolgenden Beschreibungen irgendwas bringen und bitte zu bedenken, dass derartige Eingriffe schwere Schäden am Motor verursachen können.

## In meinem Fall

ist ein Leistungskrümmter und ein Sportendtopf montiert, welcher so gut wie keinen Staudruck aufbaut. Wenn andere oder originale Auspuffanlagen verwendet werden, gelten andere Einstellungswerte bzw. kann es sein, dass die DR dann wesentlich besser aber auch wesentlich schlechter läuft als vorher.

Es ist aber a) sehr einfach wieder rückgängig zu machen und b) auch für Studenten bezahlbar.







**Bild links:**

135er Hauptdüse nebst 150er. Beides original Suzukiteile. 135er ist Standard.

**Bild unten:**

Luftfilterkasten geschlossen. Um die folgenden Arbeiten ausführen zu können müssen Seitenverkleidungen, Sitzbank und Tank abgenommen werden.



# 150er Hauptdüse



**Als erstes**

empfehle ich den Luftfilter sauber zu machen. So wie auf dem Bild links sollte er nicht aussehen.

Hierzu einfach den Schaumgummifilter rausnehmen (wird von einer Rendelmutter gehalten), Plastikkäfig rausziehen. Nun ein wenig Benzin aus dem Tank in eine Schale füllen und den Filter ordentlich durchspülen (auswringen), anschließend zum Trocknen über den Kickstarter stülpen (gibt beim Schrauben ein angenehmes und allgegenwärtiges Benzinaroma in der Nase :)). Vor dem Einbau kann man den Filter noch in frischem Motoröl baden (auswringen nicht vergessen).

Anschließend den Filter einbauen und den Deckel weglassen.







# Wie komm' ich daran?

Witzig ist,

dass man für alle Arbeiten den Vergaser eingebaut lassen kann. Man kann sich also das Ansaugflanschgefummel schenken.

1. Die beiden Gaszüge lösen und aushängen
2. Die Beiden Schellen (Ansaug- und Vergaserflansch) lösen
3. Den Vergaser nach (i. Fahrrichtung) rechts drehen - so weit es geht.

Diese Arbeiten sind auch recht nützlich, wenn einem mitten in Italien der Schwimmer klemmt und man "mal eben" in den Vergaser schauen will (das geht auch bei montiertem Tank & Sitzbank) - ist aber weniger fummelig, wenn man alles abnimmt.





Gemischregulierschraube

Hauptdüse

**Nach abnehmen der Vergaserwanne (kleines Bild)**

kommt die Bedüsung zum Vorschein. Besonders wichtig ist, dass die Düsen allesamt aus Kupfer sind - also schön weich. Nie mit Gewalt anziehen. Im Bild u. l. sieht man u. a. den Drücker für die sogen. Beschleunigerpumpe. Drückt mal drauf und ihr werdet sehen, was es damit auf sich hat (spritz, spritz).

Also die 135er Düse mittels gut passendem Schraubendreher rausdrehen (und testweise mal durchgucken, dann durchblasen, dann wieder durchgucken und "Aha!" denken) Verstopft gerne und führt zu mangelhafter Gasannahme und Vollgasruckeln. Bei der Gelegenheit auch direkt mal die kleine Düse (neben der Hauptdüse) rausdrehen und säubern (im Prinzip alles säubern, was man in die Finger kriegt - is klar, ne?) Alles wieder reindrehen, Deckel drauf (vorsicht Pappdichtung überprüfen). Wenn ihr die Deckel vorsichtig abnehmt, könnt ihr die Dichtungen weiterverwenden. Ansonsten gegebenenfalls ersetzen.





# Düsennadel

Wem die 150er Düse nicht reicht

kann man die Düsennadel, welche im Flachschieber hängt, ne Etage höher hängen.

Hierzu dreht man den Vergaser wieder in seine Ausgangsposition und löst die Vergaserdeckelschrauben. Um besser an die Schrauben zu kommen, muss man den Vergaser eventuell ein wenig hin- und her drehen. Der Deckel ist mit einer Pappdichtung versehen, die beim Abhebeln sehr gerne einreißt. Auch hier ist Vorsicht walten zu lassen, denn zieht der Vergaser irgendwo Falschlucht, kann man an der Gemischregulierschraube soviel rumdrehen wie man will - das hat dann keine Auswirkungen mehr...



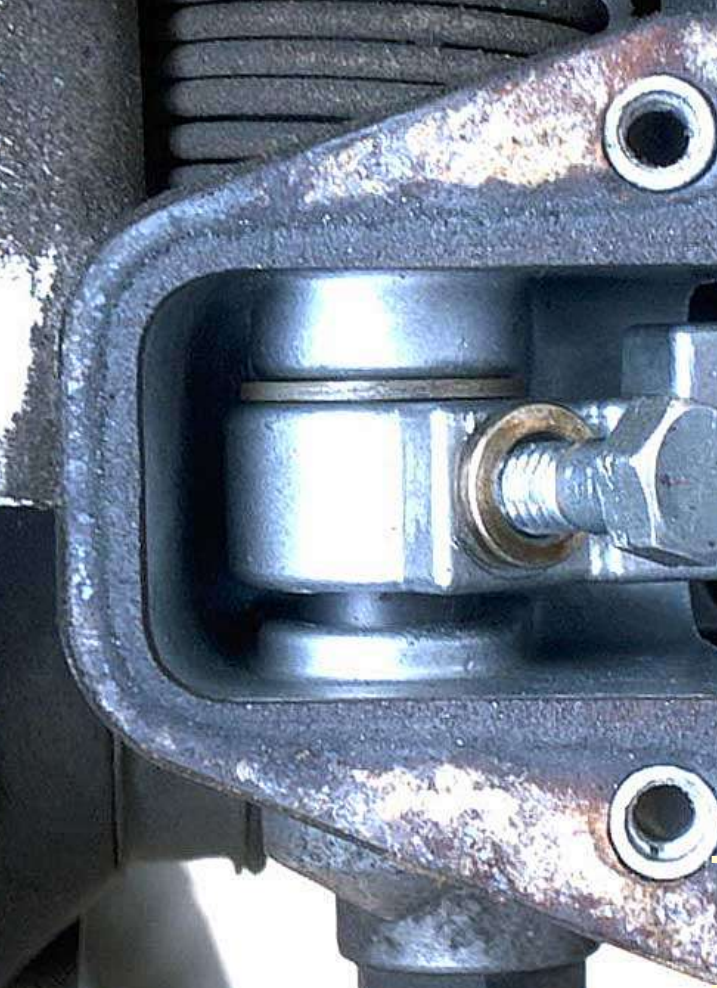


**Bild links:**

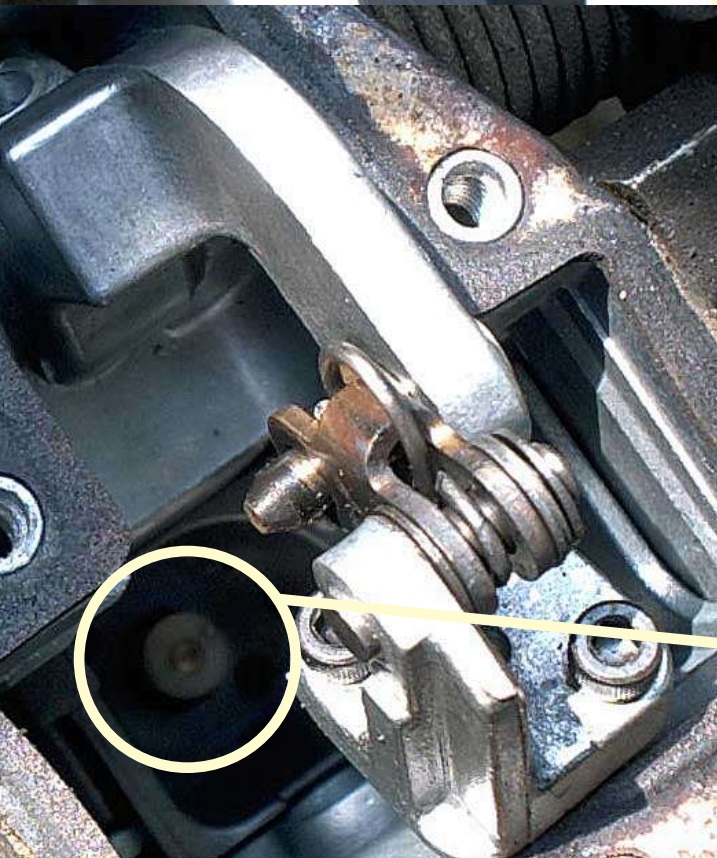
Der Deckel kann gewaltig festpappen und man muss ihn abhebeln. Hab's übrigens nicht so brutal gemacht, wie's aussieht - brauchte ja immer eine Hand zum Fotografieren.

**Bild unten:**

Der Deckel ist runter und man löst als erstes die Schraube, die den Schieberarm festhält. Dann kann man problemlos den Schieber raufziehen und die beiden Imbusschrauben lösen, die den Arm mit dem Schieber verbinden.



# Nadel im Heuhaufen



**Vorsicht fummelig!**

Wie immer, wenn man alleine schraubt, wird einem andauernd etwas runterfallen. So auch der Flachschieber, der euch bestimmt mehr als ein mal "entgleitet". Auf den anderen beiden Bildern könnt ihr die Nadel sehen, versucht sie mit einer spitzen Zange herauszuziehen und achtet direkt auf die Reihenfolge der Teile, die ihr mit rauszieht. Da ist eine kleine Feder und ein Plastikring, die auch gerne in den Dreck fallen möchten...



Da hängt die Düsennadel





**Bild links:**

Nochmal ein Blick von oben in den Schieber.

**Bild unten:**

Die Düsennadel in voller pracht. Normal hängt der Spreng-ring genau in der Mitte. Hier ist er eine Rille tiefer ange-bracht, was dazu führt, dass die Nadel etwas höher hängt.



# Fazit

**Noch zum Einbau:**

Einfach nur umgekehrt wie beim Ausbau vorgehen und gucken, dass der Deckel wieder fest und dicht anliegt.

## Fazit:

Der Luftfilterkasten ist offen, der Filter gewaschen, die dicke Düse drinnen und die Nadel hängt eine Etage höher. Was nun folgt ist: Abstimmen. Und das ist das Schwierigste von allem.

Wichtig ist die Ausgangsbasis. Die Gemischregulierschraube ganz reindreihen und dann zwei Umdrehungen raus. Am besten auf den Schraubendreher schauen und mitzählen (halb-ganz-anderthalb-fertig). Und nun anschmeißen und mit einem kleinen Schraubendreher bewaffnen und fahren.

Fehlzündungen und Ausgehen an der Ampel = zu Mager - Lösung: Rausdrehen!  
Schlappe Gasannahme = zu Fett - Lösung: Reindreihen!

Alles in kleinen (viertel Schritten) und immer wieder testen. Ideal wäre ein Prüfstand, ansonsten muss man sich auf sein Popometer verlassen. Ich habe festgestellt, dass die große Düse obenrum etwas mehr Schub und der offene Luftfilterkasten zu dem ohnehin lauten Auspuffgeräusch ein schön dunkles Ansauggeräusch bringt. (was für ein Satzbau...)

Letztendlich ist es die Auspuffanlage, die für das Zusammenspiel ebenso wichtig ist. Ist vornerum alles offen, sollte es das hinterum auch sein.

Mailt mir eure Erfahrungen. Mittwoch, 2. Juli 2003 - Lukas