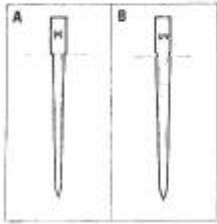
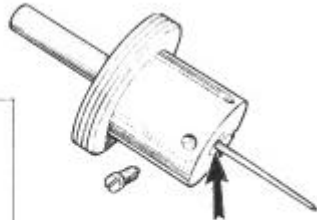


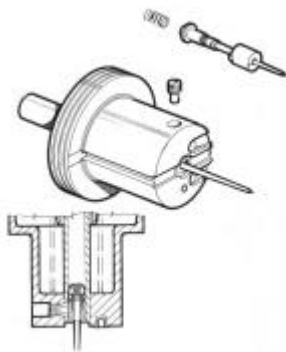
In SU-Vergasern kommen zwei verschiedene Arten von Düsennadeln zum Einsatz. Bis Anfang der 70er Jahre wurden vorwiegend starr im Vergaserkolben eingeklemmte Düsennadeln verwendet. Ab Ende der 60er Jahre wurden zur Erfüllung amerikanischer Abgasvorschriften federnd im Vergaserkolben gelagerte Düsennadeln entwickelt, die ein stets gleichbleibendes und reproduzierbares Austreten des Kraftstoffes aus der Düse gewährleisten sollten. Starre Düsennadeln gibt es in den Grunddurchmessern 0.09, 0.1, 0.125 und 3/16". Federbelastete Düsennadeln in 0.09 und 0.1". Es werden grundsätzlich nur Düsen und Nadeln des gleichen Grunddurchmessers zusammen verwendet.



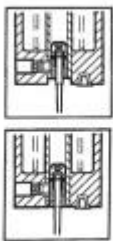
5/32" Aufnahme!



Alle Düsennadeln haben einen Absatz bzw. eine Nut als Maß für das Einsetzen in den Kolben. Bei starren 0.09 und 0.1" Düsennadeln muß dieser Absatz bündig mit dem Kolbenboden sein. Bei 0.125" Düsennadeln (fast ausschließlich in HD8 Vergasern verbaut) muß die Nut gerade eben im Kolben verschwunden sein. 3/16" Düsennadeln werden bis zum Anschlag in den Kolben geschoben und dann festgeklemmt. Alle 0.09 und 0.1" Düsennadeln haben eine 0.125" Aufnahme im Kolben! 0.125" Düsennadeln für HD8 Vergaser haben ebenfalls eine 0.125" Aufnahme. 0.125" Nadeln für H8 Vergaser sowie alle 3/16" Düsennadeln haben eine



Federbelastete Düsennadeln haben am oberen Ende ihrer Aufnahme einen Ring aufgepresst, der gleichzeitig als Halter für die Feder sowie auch als Auflage auf den Nadelhalter dient. Auch diese Nadeln haben einen erkennbaren Absatz zwischen Aufnahme und "Dosierteil". Dieser Absatz muß, wie bei den starren Nadeln, auch grundsätzlich bündig mit dem Kolbenboden sein, wenn die Nadel montiert ist.

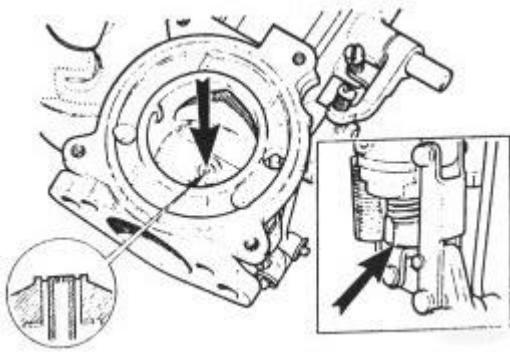


Für Vergaser, die Serienmäßig mit federbelasteten Düsennadeln ausgerüstet sind, gibt es zwei verschiedene Sorten von Kolben. Kolben mit glattem Boden wurden überwiegend in HS-Vergasern verbaut. HIF-Vergaser ab Anfang der 70er Jahre sind häufig mit einem Kolben mit Nut im Boden ausgerüstet. Düsennadelhalter für diese Kolben sind kürzer! Trotzdem muß der Absatz der Düsennadel bündig mit dem Kolbenboden eingebaut werden und NICHT bündig mit der Nut!

Die Grundeinstellung der Düsenhöhe erfolgt bei allen SU-Vergasertypen nach dem gleichen Schema und ist sicherlich anhand der nachstehenden Abbildungen sehr leicht nach zu vollziehen.

Grundsätzlich wird die Düse bei allen Vergasertypen zunächst so hoch gedreht, daß sie oben bündig mit der Brücke im Vergaser abschließt. Danach wird sie wie unten jeweils angegeben, mittels der Einstellschraube entsprechend wieder abgesenkt. Sollte sich die Düse nicht bis zum Abschluß mit der Brücke nach oben drehen lassen, müssen Sie leider einen Meßschieber zu Hilfe nehmen. Die Düsen sollten dann in der Grundeinstellung ca 1.5 - 2 mm unterhalb der Brücke

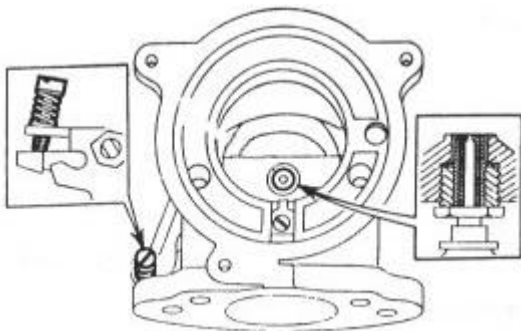
stehen.



H-Vergaser

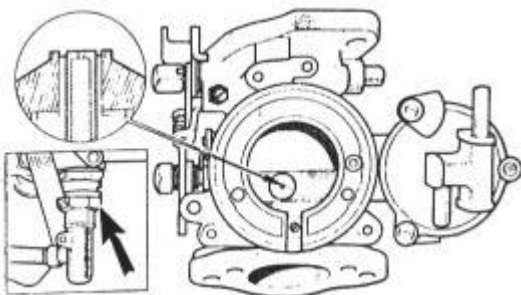
(OM- und HV-Vergaser analog)

Zunächst Düse wie beschrieben ganz nach oben drehen. Dabei darauf achten, daß sie auch an der Einstellmutter anliegt und nicht klemmt. Danach Einstellmutter um 2 Umdrehungen (12 Flächen) wieder nach unten drehen.



HD-Vergaser

Düse mit der sich unten, seitlich am Vergasergehäuse befindenden, federbelasteten Schraube nach oben drehen (Schraube im Uhrzeigersinn drehen). Danach wieder um 2 1/2 zurückdrehen (gegen den Uhrzeigersinn)



HS-Vergaser

Mit der Einstellmutter die Düse wie beschrieben nach oben drehen. Danach bei Normalgewinde (Schlüsselweite 19/32" entspr. 15,2mm) 2 Umdrehungen (12 Flächen) wieder nach unten. Bei Feingewinde Einstellmutter (Schlüsselweite 17mm) 2 1/2 Umdrehungen.



HIF-Vergaser

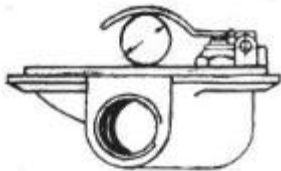
Düse mit der seitlich am Vergaser in einer Vertiefung sitzenden Schraube nach oben drehen. Hierzu muß die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn gedreht werden! Danach die Einstellschraube um 2 Umdrehungen wieder hineindrehen (im Uhrzeigersinn!)

Mit dieser nun bestehenden Grundeinstellung springt der Motor auf jeden Fall an! Achten Sie aber bitte auch auf eine korrekte Einstellung des gesamten Gasgestänges sowie der Zündung! Wenn der Motor dann seine Betriebstemperatur erreicht hat, kann die Feineinstellung erfolgen.

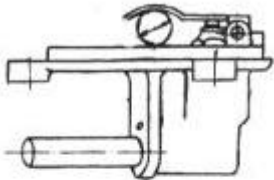
Grundsätzlich gilt: Düse nach oben - Gemisch wird magerer, Düse nach unten - Gemisch wird fetter

Dies gilt jeweils über den gesamten Drehzahlbereich! Sollte der Motor dennoch den Dienst verweigern, finden Sie vielleicht einen Hinweis unter Fehlersuche.

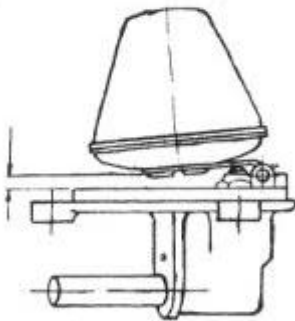
Die einzige Möglichkeit, das Benzinniveau in der Düse auf die richtige Höhe zu bringen, ist das **korrekte Einstellen der Schwimmergabel bzw. des Schwimmers.**



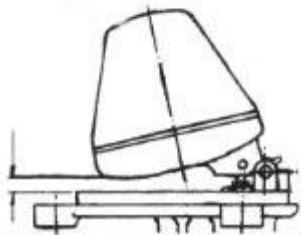
Für **OM, HV, H** und **HD-Vergaser** mit einem Schwimmerkammerdurchmesser von 47,6 oder 57,2mm: Bei umgedrehtem Deckel muß der Abstand zwischen Schwimmergabel und Deckel 11mm betragen. Am besten mit 11mm Bohrer oder etwas ähnlichem testen. Bei Schwimmerkammern mit 76,2mm Durchmesser muß der Abstand 15-16mm betragen.



Für ganz **frühe HS-Vergaser** mit Messingschwimmer beträgt der richtige Abstand 8mm.



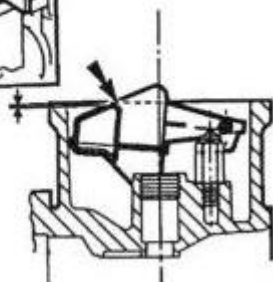
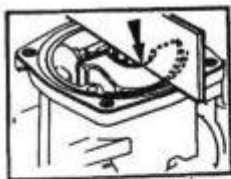
HS-Vergaser Schwimmerkammerdeckel mit der Nummer **AUC1433**: Hier soll der Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Blechlasche und dem Deckel zwischen 3,2 und 4,8 mm betragen. Die Schwimmer für dieser Deckel haben eine gerade Blechlasche!



HS-Vergaser Schwimmerkammerdeckel mit der Nummer **AUD2277**:

Bei Schwimmern mit gekröpfter Blechlasche sollte der Schwimmer gerade auf dem Nadelventil aufliegen und der Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des Schwimmers und dem Deckel 3,2-4,8 mm betragen.

Bei Schwimmern ganz aus Kunststoff sollte der entsprechende Abstand zwischen 1,6 und 4,8mm betragen.



HIF-Vergaser: Halten Sie den Vergaser mit der Schwimmerkammer nach oben. Die nunmehr tieferliegende Nase des Schwimmers soll jetzt 1 mm +/- 0,5mm unterhalb der Schwimmerkammerdichtfläche liegen. Sollte dies nicht der Fall sein, korrigieren Sie die Schwimmerhöhe durch vorsichtiges Biegen der Messinglasche.