

Leerlauf Unterschwinger bei Entlastung

Post by "aleha" of Sep 24th 2018, 8:34 am

Grüß' Euch,

ich muß Christian widersprechen: zm einen sollte der Motor bei ganz geschlossener Luftschaube nicht mehr laufen (im Leerlauf). Tut er das doch, wird er mit hoher Wahrscheinlichkeit Luft über eine nicht beißend schließende Drosselklappe bekommen. Das ist ohnehin der erste Schritt bei der Einstellung: Drosselklappe beißend schließend einstellen. Zweitens sollte ein unschöner Motorlauf (z.B. Magerruckeln) nicht bzw. nur versuchsweise über die Veränderung der Gestängeeinstellung korrigiert werden. Wenn der Motor bei korrekter Einstellung des Gastgestänges ruckelt, ist die Einstellung der ESP nicht in Ordnung. Man kann dann zu Testzwecken wie von Christian beschrieben verfahren, um festzustellen, ob es ein Mager- oder Fettruckeln ist. Anschließend muß aber das Gestänge wieder richtig gestellt werden und die Korrektur an der ESP erfolgen.

Alexi: wie hoch geht die Drehzahl, wenn Du im LL mehr Luft gibst (öffnen der Drosselklappe bei ausgehängtem Gestänge)? 100 bis 200 U/min sind i.O., mehr deuted eindeutig auf zu fett hin. Du kannst an der CO-Schraube so lange (entgegen dem Uhrzeiger) drehen, solange Du noch klar ein Rasten der Schraube spürst. Ist das nicht mehr der Fall, zurückdrehen, bis sie wieder rastet (sonst fällt sie ggf. im Betrieb 'raus). Die Angaben im WHB, nur 3 Rasten zu drehen, bezieht sich auf eine korrekt eingestellte ESP. Aber das wird bestimmt nicht mehr der Fall sein. Allerdings kann nimmt der Einfluß der CO Schraube mit steigender Drehzahl deutlich ab; wenn also die Einstellung der unteren Teillast zu fett ist, kannst Du das kaum noch bzw. gar nicht mehr mit der CO-Schraube korrigieren.

Ein leichter Unterschwinger ist normal - daher haben die späteren Motoren einen Schließdämpfer bekommen. Ein Abfallen auf 400 U/min bei sonst 900 U/min ist sicher zu viel.

Beste Grüße

Hans