

Reparaturen, Garantiereparaturen, Vergaserregulierungen und technische Beratungen führen unsere Vertragsdienste in folgenden Orten durch:

		Tel.-Nr.
Bautzen, Muskauer Straße 31	Vergasereinstelldienst KTA	21 22
Berlin-Weißensee, Langhansstraße 129—132	VEB Schnellreparaturen	56 33 67/68
Cottbus, Drebkauer Straße 148	Vergasereinstelldienst KTA	49 60
Dresden A 27, Bergstraße 41	Vergasereinstelldienst KTA	4 13 55
Erfurt, Weimarische Straße 34	Vergasereinstelldienst KTA	2 86 76
Frankfurt/Oder, August-Bebel-Straße 54	Vergasereinstelldienst KTA	28 85
Gera, Helene-Fleischer-Straße 8	Vergasereinstelldienst KTA	40 32
Gotha, Bebelstraße 1	Vergasereinstelldienst KTA	21 03
Halle, Lützenstr. 1	Vergasereinstelldienst KTA	2 93 69
Karl-Marx-Stadt, Augustusburger Straße 234	Vergasereinstelldienst KTA	5 05 80
Königs-Wusterhausen, Kirchplatz 12	Firma Ing. W. Hochmuth	37 61
Leipzig N 22, Friedensstraße 3	Vergasereinstelldienst KTA	5 22 56
Magdeburg, Brenneckestraße 100	Vergasereinstelldienst KTA	81 80
Plauen, Tiergarten 27 J	Vergasereinstelldienst KTA	10 58
Potsdam, Behlertstraße 12	Vergasereinstelldienst KTA	39 89
Rostock, Schweriner Straße 54	Vergasereinstelldienst KTA	8 25 41
Suhl, Gothaer Straße 155	Vergasereinstelldienst KTA	31 19
Schwerin, Dr.-Külz-Straße	Vergasereinstelldienst KTA	20 24

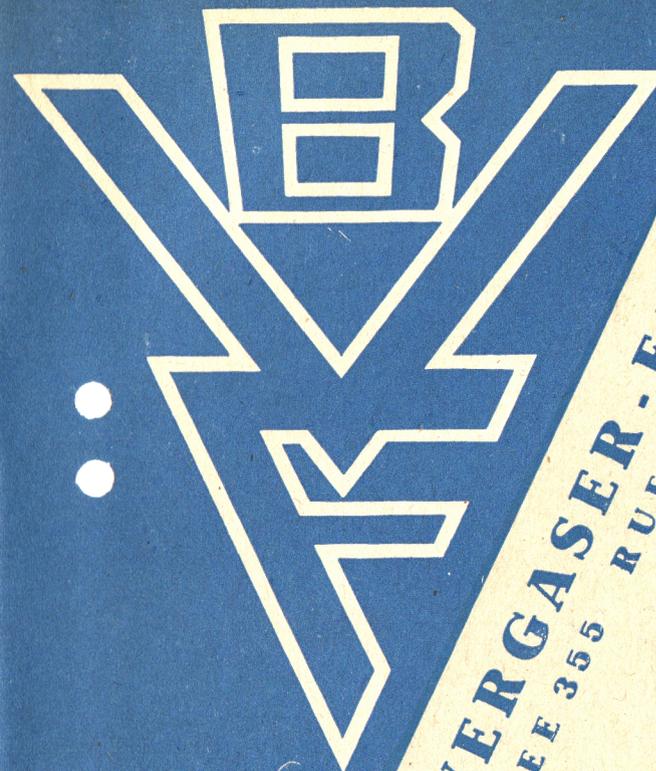
*

Ersatzteilbeschaffung

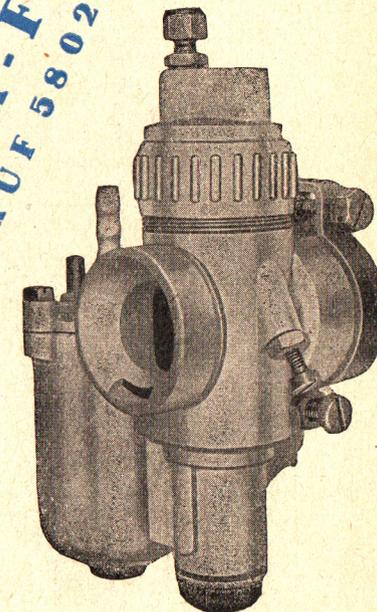
Sämtliche Ersatzteile für Vergaser können nur über die Vertragswerkstätten der Fahrzeugwerke oder die Einzelhandelsfachgeschäfte bezogen werden.

Exporteur

Deutscher Innen- und Außenhandel, Transportmaschinen Export—Import,
Berlin W 8, Mohrenstraße 61.



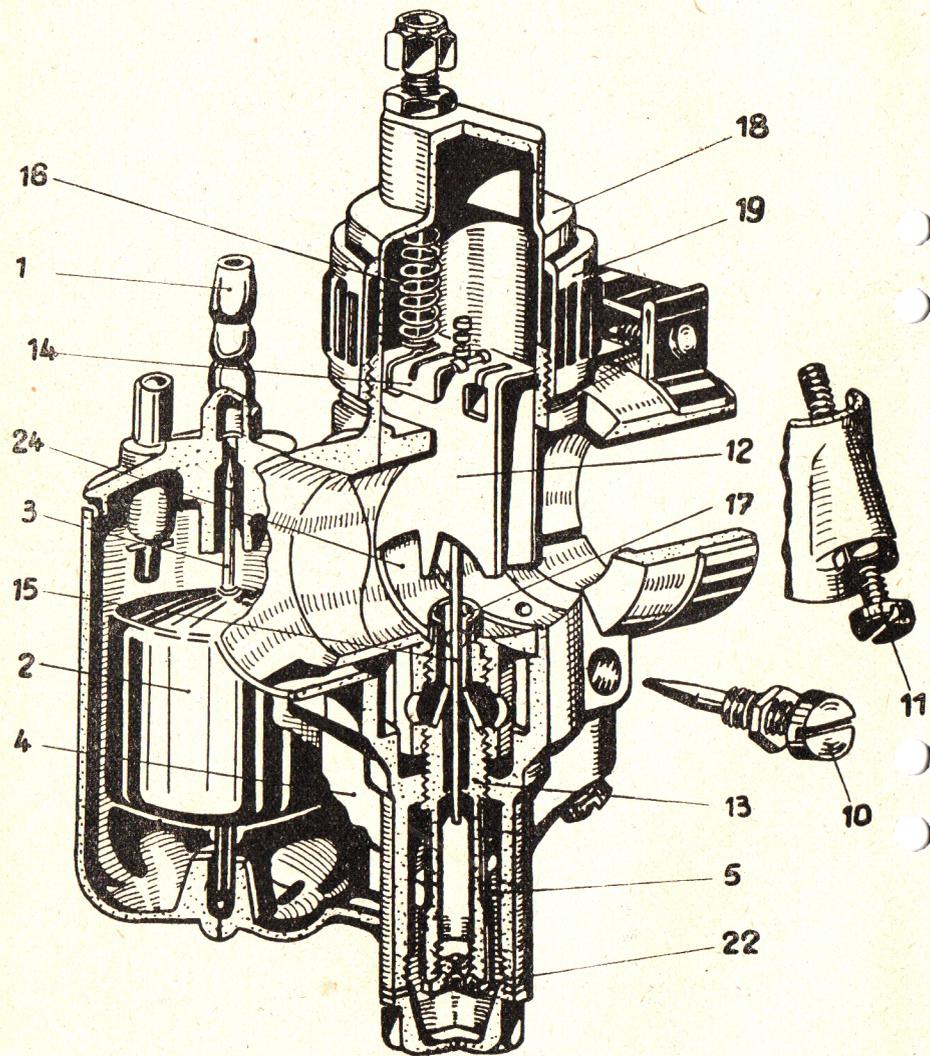
VEB BERLINER VERGASER-FABRIK
 BERLIN 0112 STALINALLEE 355 RUF 58 02 11 ES. 011717



Betriebsanleitung

VERGASER TYP NB 20

MZ



Betriebsanleitung für den Vergaser NB 20

Die Entwicklung des modernen Motorenbaues führte in den letzten Jahren zu Spitzenleistungen, die an einen modernen Vergaser höchste Ansprüche stellen. Leichtes Anspringen, ruhiger Leerlauf, große Elastizität und Beschleunigung, höchste Leistungen bei niedrigstem Brennstoffverbrauch, sind diejenigen Eigenschaften, die heute jeder Motorradfahrer von seiner Maschine erwartet.

Um den gesteigerten Ansprüchen der Abnehmer Rechnung tragen zu können, wird von dem VEB Berliner Vergaser-Fabrik der Motorradvergaser mit der Typenbezeichnung NB geliefert.

Die besonderen konstruktiven Merkmale der Vergaser „Typ „NB“ gegenüber den bisher bekannten Fabrikaten sind:

1. Die Regulierung des Gasdurchlasses erfolgt durch einen U-förmigen Flachschieber, der infolge seines geringen Gewichtes und seiner einwandfreien Führung nur geringen Abnutzungen unterliegt.
2. Durch Anwendung der Flachschieber wird in Verbindung mit einem Einsatzstück in der Mischkammer ein glattwandiger Ansaugkanal erzeugt, die Drosselung der Verbrennungsluft im Ansaugkanal auf ein Minimum herabgesetzt, und damit die Füllung des Motors vergrößert. Dadurch wird eine Leistungssteigerung bei niedrigstem Brennstoffverbrauch ermöglicht.
3. Durch Vereinigung des Vergasergehäuses mit dem Schwimmergehäuse zu einem Block bekommt der Vergaser besonders glatte Konturen.

Wirkungsweise des Vergasers

Durch einen benzinfesten Schlauch wird der Kraftstoff in bekannter Weise dem Schwimmergehäuse über einen Schlauchnippel —1— zugeführt. Der Schwimmer —2— hält in Verbindung mit einer Schwimbernadel —3— den Kraftstoff im Schwimmergehäuse, sowie in den Kraftstoffbohrungen des Vergasers auf einem bestimmten Niveau. Vom Schwimmergehäuse wird der Kraftstoff durch einen Kanal —4— dem Raum —5— zugeführt.

Um den Leerlauf des Motors zu gewährleisten, ist der Vergaser mit einem besonderen Leerlaufsystem ausgerüstet.

Aus dem Raum —5— wird der Kraftstoff durch eine Bohrung —6— der Leerlaufdüse —7— zugeführt.

Die Leerlaufluft wird der gefilterten Luft des Ansaugkanales entnommen und durch den Kanal —8— der Kammer —20— zugeführt.

Gegenüber dessen Austritt in die Kammer —20— ist die Regulierschraube —10— angeordnet.

Die Regulierschraube —10— ist mit einer konischen Spitze ausgerüstet und gestattet eine Regulierung der Leerlaufluftmenge. Das in der Kammer —20— vorzerstäubte Gemisch wird durch die Leerlaufbohrung —23— dem Motor zugeführt.

Die Leerlaufdrehzahl des Motors wird lediglich durch die Gasschieberanschlagschraube —11— eingestellt.

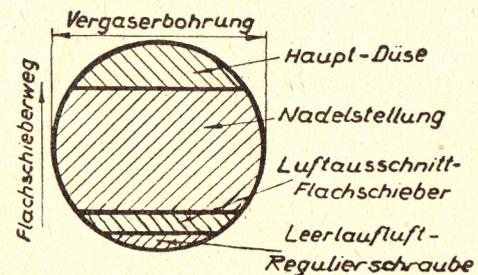
Um einen guten Übergang von Leerlauf auf Teillast zu erreichen, ist der Flachschieber mit einem Ausschnitt —24— versehen.

Im Teillastbereich arbeitet der Vergaser über die Nadeldüse —13—. Die Nadeldüse —13— reguliert in Verbindung mit der durch einen Klemmbügel —14— am Flachschieber verbundenen Teillastnadel —15— die Kraftstoffmenge im Teillastbereich. Die Teillastnadel —15— ist konisch ausgebildet und steckt mit ihrem unteren Ende in der Nadeldüse —13—. Wird nun der Flachschieber —12— durch den Bowdenzug —16— angehoben, so bewegt sich mit ihm die Teillastnadel —15— in axialer Richtung nach oben. Infolge der Konizität gibt die Teillastnadel —15— in Verbindung mit der Nadeldüse —13— einen immer größeren Kreisringquerschnitt für den Kraftstoffdurchfluß frei.

Im Zerstäuber —17— wird die durch den unterhalb der Ansaugbohrung angeordneten Kanal —8— zugeführte Zerstäubungsluft dem Kraftstoff zugesetzt und das vorzerstäubte Gemisch tritt in den Ansaugkanal.

Wird der Gasdurchlaß durch Anheben des Flachschiebers —12— vollständig geöffnet, so gibt die Teillastnadel —15— die Nadeldüse —13— frei und der Kraftstoffdurchfluß wird nur noch durch die Hauptdüse —22— begrenzt.

Die Mischkammer wird nach oben durch einen Deckel —18— mit Verschraubung —19— abgeschlossen. Bei Montage der Bowdenzüge ist stets darauf zu achten daß zwischen Bowdenzug und Seilzugstellschraube ca. 2 mm Spielraum bleiben, damit bei Einschlagen des Lenkers keine Verstellung des Flachschiebers eintritt. Die Vergaser werden für verschiedene Typen mit in langen Versuchsreihen festgelegten und bewährten Einstellungen versehen, und es ist zu empfehlen, keine Veränderungen an diesen Einstellungen vorzunehmen. Sollten auf Grund besonderer Kraftstoff- oder klimatischer Verhältnisse Umregulierungen erforderlich sein, so ist wie folgt vorzugehen:



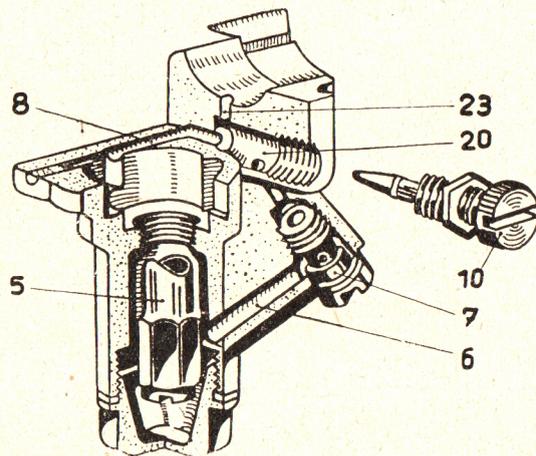
Die Wahl der Hauptdüsengröße

Die Hauptdüse —22— des Vergasers wirkt von ca. $\frac{1}{4}$ der Gasschieberöffnung an aufwärts. Die kleinste Düse, mit welcher die größte Leistung erreicht wird, ist die wirtschaftlichste. Um die richtige Einstellung der Hauptdüse —22— zu prüfen, ist auf einer geraden Straße die höchste Geschwindigkeit festzustellen. Qualmt der Motor bei dieser Vollastfahrt stark und sind die Kerzen verrußt, so ist die Hauptdüse zu groß und durch eine kleinere zu ersetzen. Andererseits führt eine zu kleine Hauptdüse zu Überhitzungen des Motors. Bei zu magerer Einstellung ist das Kerzenbild weiß. Ein richtig eingestellter Motor soll ein rehraunes Kerzenbild zeigen und bei Vollast keinerlei Überhitzungserscheinungen aufweisen.

Die Leerlaufeinstellung

Der Leerlauf des Motors ist nur an betriebswarmer Maschine einzustellen. Die Leerlaufdüse —7— ist leicht zugänglich und auswechselbar, soll aber in ihrer Größe möglichst nicht verändert werden. Es ist stets darauf zu achten, daß die Dichtung unter der Leerlaufdüse —7— in einem einwandfreien Zustand ist. Die Leerlaufdüse ragt in einen dafür vorgesehenen Raum —20—.

Die für den Leerlauf erforderliche Korrekturluft wird der gefilterten Luft des Ansaugkanales entnommen. Im Leerlaufbereich soll der Flachschieber —12—



ungefähr $\frac{1}{8}$ geöffnet sein. Die Einstellung der Öffnung erfolgt durch die Gaschieberanschlagschraube —11—.

Die Leerlaufluftmenge wird durch die Regulierschraube —10— dosiert. Bei zu fettem Leerlaufgemisch muß die Regulierschraube —10— herausgeschraubt werden. Bei zu magerem Gemisch wird durch Rechtsdrehen der Regulierschraube —10— das Gemisch mit Kraftstoff angereichert. Bei normaler Einstellung soll die Leerlaufregulierschraube $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen geöffnet sein.

Teillastnadel

Die Teillastnadel —15— des Vergasers besitzt 5 Kerben. Diese Kerben gestatten eine feine Einstellung der Teillastnadel —15—. Als Normaleinstellung wird die Teillastnadel —15— vom Werk in der Kerbe 4 aufgehängt. Die Nadelstellung wird vom oberen Ende der Nadel aus gezählt. Die Wirkung der Teillast-

nadel erstreckt sich von $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$ der Flachschieberöffnung. Qualmt der Motor im Teillastbereich und wird der Isolator der Zündkerze stark berußt, so ist das Gemisch zu reich. Durch Einhängen der Teillastnadel —15— um eine Kerbe tiefer (3 Kerbe) wird das Gemisch magerer.

Schlägt der Motor bei mittlerer Fahr­geschwindigkeit in den Vergaser zurück, zeigt schlechten Übergang oder Klopferscheinungen, ist das Gemisch zu mager. Der Motor setzt beim Gasgeben aus, wird heiß und verliert an Leistung. Die Zündkerzen zeigen Überhitzungserscheinungen (weiß gebrannt). In diesem Fall ist die Teillastnadel —15— um eine Kerbe höher zu hängen (5 Kerbe), dadurch wird das Gemisch fetter. Die richtige Nadelstellung ist für einen guten Übergang, sowie sparsamen Brennstoffverbrauch bei mittlerer Geschwindigkeit ausschlaggebend.

Nach erfolgter Regulierung der Teillastnadel —15— ist die Einstellung des Vergasers beendet. Es muß besonders vor zu magerer Einstellung des Vergasers gewarnt werden, da dadurch der Motor unerwünschte Schäden erleiden kann. Es ist daher zu empfehlen, die vom Lieferwerk erprobte und festgelegte Einstellung bei normalen Betriebsverhältnissen nicht zu verändern.

Um stets den Vergaser voll einsatzbereit zu haben, ist zu empfehlen, den Vergaser von Zeit zu Zeit auseinander zu nehmen und zu säubern. Düsen dürfen nie mit harten Gegenständen gereinigt werden.

Bei auftretenden Schwierigkeiten steht Ihnen der Technische Dienst des VEB Berliner Vergaser-Fabrik mit Rat und Tat zur Verfügung.