

Entdrosselung meiner Yamaha XJ 600S Diversion (RJ01)

Meine Diversion:

Mein Mopped ist Baujahr 1996 und hat ab Werk eine Drosselung auf 37KW (50PS). Also, Drosselung raus und die „Standard“ 45KW (61PS) genießen 😊.

Als aller erstes hab ich mal im Internet angefangen und mich schlau gemacht, was man dafür braucht, wie groß der Aufwand ist und wie es überhaupt funktioniert. Hierzu danke ich den Mitgliedern des XJ- Fahrer- Forums (<http://xjfahrer.diskutieren.net/>), die mir bei dem theoretischen Teil sehr geholfen haben und nur dank Ihrer Hilfe überhaupt eine Entdrosselung meinerseits möglich

war. 

Die Theorie:

Batterie raus

Tank und Luftfilterkasten runter

Vergaserbank raus

Austausch der vorhandenen Leerlaufdüsen

Abdrehen/ absägen der Membranschieber um 6,5mm

Alles wieder zusammen bauen

Fertig!

Benötigtes Material/ Werkzeug:

Neue Leerlaufdüsen (22F-14142-17)

Feinsäge, Feile

Übliches Werkzeug (Schraubendreher, Ratschenkasten, Zangen)

Ein paar Lappen (kann man immer gebrauchen 😊)

Die Entdrosselung:

So, als erstes klemmt man die Batterie ab, da man schließlich an der Kraftstoffanlage arbeitet und nicht will, dass das geliebte Zweirad in Rauch auf geht (Safety First).

Also Sitzbank runter, Minus- und Plus- Pol abgeklemmt und Batterie ausbauen.

Als nächstes geht's an den Tank.

Da beim Abbau des Tanks der Benzinhahn leicht abbrechen kann, schraubt man den kurzerhand ab.



Schraube im Kunststoffgriff lösen und ihn abnehmen

Dann müssen die Leitungen des Benzinahns getrennt werden.



Direkt am Benzinhahn



Unterhalb der Vergaserbank (linke Seite)

Ein dritter Schlauch an der Unterseite vom Tank muss noch abgeklemmt werden (linker Schlauch, leider wieder kein Bild 🙄) und der Letzte, welcher vom Tank hinten an der Schwinge herunterhängt, kann einfach zum Schluss mit dem Tank herausgezogen werden.

Dann löst man die Befestigungsschrauben des Tanks (vorne am Lenkkopf und hinten an der Sitzbankhalterung) und nimmt ihn vorsichtig runter.



der ausgebaute Tank (Vorsicht, das der Benzinhahn keinen Schaden nimmt)

Jetzt liegt der Blick auf den Luftfilterkasten frei.

Der ist auch schnell abgebaut 🛠️. Vorne am Lenkkopf eine Schraube und an jedem Vergaser jeweils eine an den Schellen der Lufteinlässe. Allerdings ist der Kasten damit noch nicht abgenommen.

Unterhalb des Kastens sind noch 3 weitere Schläuche befestigt. Diese kann man aber vorsichtig abziehen und den LuFi- Kasten herunter nehmen.



Ein Schlauch beim kleinen Kreis, 2 beim großen



unten am LuFi- Kasten

Diese Schläuche sind

Die Vergaserbank wird sichtbar. Wir kommen unserm Ziel näher 😊.

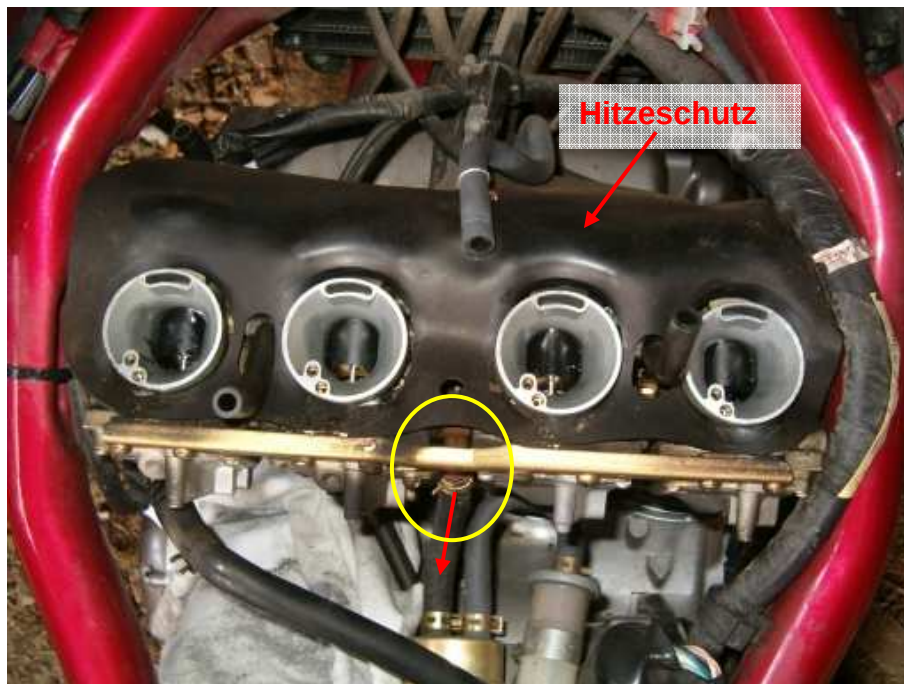


Vergaserbank nach Abbau des LuFi- Kastens

Diese muss jetzt auch noch ausgebaut werden.

Also auch hier, alle Anschlüsse ab.

Als erstes entfernt man den Hitzeschutz um die Vergaser genau sehen zu können. Dann zieht man den Schlauch der Benzinzufuhr ab (Achtung ein wenig Benzin kann aus Schlauch und Anschluss laufen! Einfach einen Lappen drunter legen)



der zu entfernende

Schlauch der Benzinzufuhr

Ein paar Kabel müssen dann auch noch ab.

Zu jedem Vergaser geht ein Kabel mit Steckverschluss, welche getrennt werden müssen. Außerdem gibt es noch einen Stecker am 2. Vergaser von links und einen großen Stecker auf der linken Seite der Vergaserbank die beide auch abgezogen werden müssen.



links: einer der 4 Stecker zum Vergaser

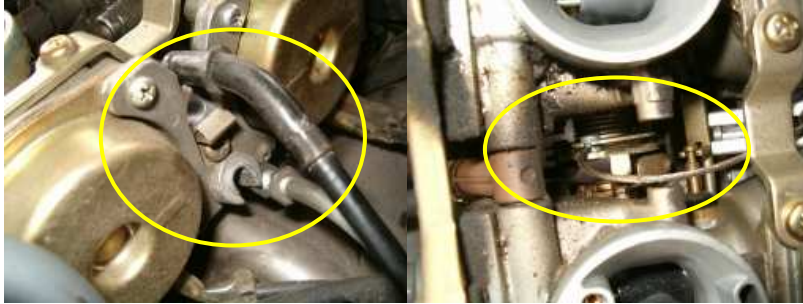
Rechts: Stecker an der Seite der Vergaserbank

Nicht zu vergessen sind die Bowdenzüge des Gasgriffes und des Chokes.

Um die des Gasgriffes zu entfernen schraubt man als erstes die Armatur neben dem Gasgriff auf und hängt die Züge aus.



Wenn das geschehen ist, kann man die Züge zwischen den Vergasern aushängen.



Um den Choke- Zug auszuhängen, schraubt als erstes das Schaltergehäuse am Lenker auf und hängt dort den Zug aus. Danach kann der Zug am Vergaser ausgehängt werden und die Zugentlastung des Bowdenzugs gelockert werden.



Zum Schluss muss noch die Vergaserbank vom Motor getrennt werden. Dazu löst man die Schrauben an den Schellen der Ansaugstutzen und hebt die Vergaserbank vorsichtig vom Motor.



Die obere Schraube bei jedem Vergaser lösen

Jetzt, wo die Vergaser ausgebaut sind, lässt man als erstes das Benzin aus den Schwimmerkammern (einfach die Vergaserbank drehen, bis aus den beiden Schläuchen auf der Oberseite das Benzin heraus läuft).



ausgebaute Vergaserbank

Wenn man nun die Schwimmerkammern aufschraubt, kann man die Leerlaufdüsen sehen.

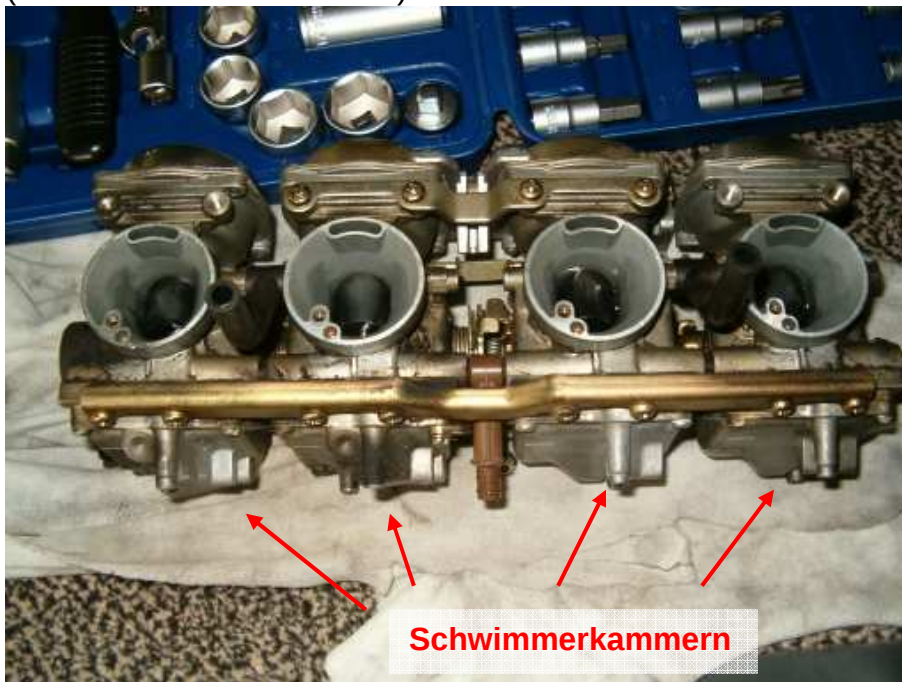


Aber die Leerlaufdüse ist eins der 3 goldenen Schraubchen.



Leerlaufdüsen im Vergleich (links eine neue, rechts eine gerade ausgebaute)

Die neuen Leerlaufdüsen sind kaum von den „alten“ zu unterscheiden. Auf den neuen steht (allerdings auf dem Bild nicht zu erkennen) 17,5 und auf den alten 6J15 (zumindest war's bei mir so).



Bei den mittleren beiden Vergasern muss das Leerlaufeinstellrädchen samt Halterung entfernt werden. Dazu misst man vorher am Besten den Abstand zwischen Schraube und Gasanschlag.



Leerlauf- Rädchen

Bei mir waren das, wie auf dem Bild zu sehen ist (mehr oder weniger 😊) 9,5mm. Also einfach die alten Leerlaufdüsen gegen die neuen tauschen, Leerlaufrädchen wieder anbauen und der erste Teil der Entdrosselung wäre geschafft 😊.

Um nun an die Membranschieber zu gelangen schraubt man die Deckel auf der gegenüberliegenden Seite der Schwimmerkammern ab und nimmt die Feder heraus. Dann zieht man vorsichtig (!) die Membranschieber heraus.



ausgebauter Membranschieber

An dem Membranschieber sieht man jetzt auf der einen Seite einen Kunststoffkranz. Diesen gilt es um 6,5mm zu kürzen.



der zu stutzende Kranz

Um die Membran nicht zu beschädigen, klebt man sie am Besten mit Klebeband ab.



abgeklebte Membran

Um den Schieber beim Spannen und Sägen nicht zu beschädigen, hab ich mir ne kleine Hilfe zusammen gebastelt.

Der Schieber hat einen Durchmesser von 24mm. Um ihn zu spannen hab ich ein Stück Holz genommen und ein Loch mit 25mm Durchmesser hinein gebohrt. Dann oben und unten angesägt und fertig war meine Spannvorrichtung.



Spannvorrichtung

Wenn man jetzt den Schraubstock zudreht, wird der Schieber gespannt ohne ihn zu beschädigen.

Jetzt kann man 6mm von außen markieren und mit dem Sägen beginnen. Die restlichen 0,5mm nimmt man dann später mit der Feile weg. Aber vorsichtig, immer schön gerade sägen 🙏!

Ich hab zum Sägen eine japanische Feinsäge genommen, geht aber natürlich mit jeder anderen Fein- oder Eisensäge.



So sieht das Ganze dann gekürzt aus:



fertig gekürzt

Nach dem Sägen und Feilen noch die Kanten leicht brechen und die Schieber mit Druckluft von Spänen befreien.

Danach wieder vorsichtig das Klebeband entfernen.

Jetzt ist alles wieder bereit zum Einbauen.

Im Prinzip geht das alles in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau.

Die Vergaser kann man vor dem Einbau noch mal kurz mit Druckluft reinigen.

Um die Vergaser wieder einzubauen, schmiert man einen kleinen Tropfen Spülmittel oder etwas Vaseline in die Ansaugstutzen und an die Vergaser (dann flutscht es besser 🙏)

Dann die Bowdenzüge für Gas und Choke wieder einhängen und befestigen und alle Stecker wieder an Ihren Platz stecken. Zuletzt noch die Kraftstoffzufuhr wieder anschließen.

Dann kommt der LuFi- Kasten wieder ran (3 Schläuche insgesamt und die Schellen bei den Vergaser- Lufteinlässen)
Und zum Schluss noch der Tank mit Benzinhahn und dessen Schläuchen und die Batterie einbauen, fertig.

Ist alles wieder fertig zusammen gebaut, stellt man den Benzinhahn für ein paar Minuten auf „PRI“. Danach sollte der Motor starten können und die erste Probefahrt mit der „Neuen“ kann starten 🏍️.

Wenn es aufgrund dieser Anleitung zu irgendwelchen Schäden kommen sollte, übernehme ich keinerlei Haftung oder Verantwortung.
Jeder der an seinem Motorrad herum schraubt, sollte im Klaren darüber sein, was er macht!