

S.U.-förgasare på Harley

Bättre bränsleekonomi på Harleyn och dessutom mer effekt för bara fem-sexhundra kronor. Låter intressant, va? Dollar Sullivan beskriver hur Du kan åka på 0,35-0,45 l/mil och samtidigt få rappare svar på gasen.

Av DOLLAR SULLIVAN

En S.U.-förgasare på H-D, kan det verkligen vara något? Jo, faktiskt, om man är intresserad av soppa-ekonomi och vill ha en lätt-startad hoj. Rätt justerad är S.U:n faktiskt rena sparbössan. Vad är det för speciellt med den då?

Om du ser dig om i motorvärlden hittar du vacuum-förgasare på en mängd bilar och motorcyklar, t.ex. Evo-Harleys. Idéen är faktiskt inte så dum. Så här funkar den;

Du ligger och pyser på 2 000 varv. En ax-putte passerar, du drar på fullgas men motorn svarar inte genast utan tvekar lite innan den reagerar. Varför? Vid lågt varv är undertrycket innanför förgasaren lågt, och om man då öppnar trotteln fullt blir det plötsligt en **stor öppning**. Genom denna smyger luften bara in lite lojt och blandar sig dåligt med bensinen. På en vacuumförgasare finns det **två** trottlar. En som du manövrerar med högerhanden och en vacuumstyrd.

Svar direkt

Tillbaka till mötet med axputten, men med den skillnaden att du nu har en S.U. monterad. OK, du vrider fullt, vad händer? Eftersom undertrycket är lågt, lyfts den yttre trotteln bara något lite, med en liten öppning som följd. Luften vill in, det blir jäkt och trängsel, d.v.s hög gashastighet och fin blandning. När varvet ökar, lyfts trotteln successivt och motorn får teoretiskt hela tiden lagom mängd bränsle och svarar snabbt och utan tvekan. Schysst, va?

Det där lät ju bra, men en sån där förga-

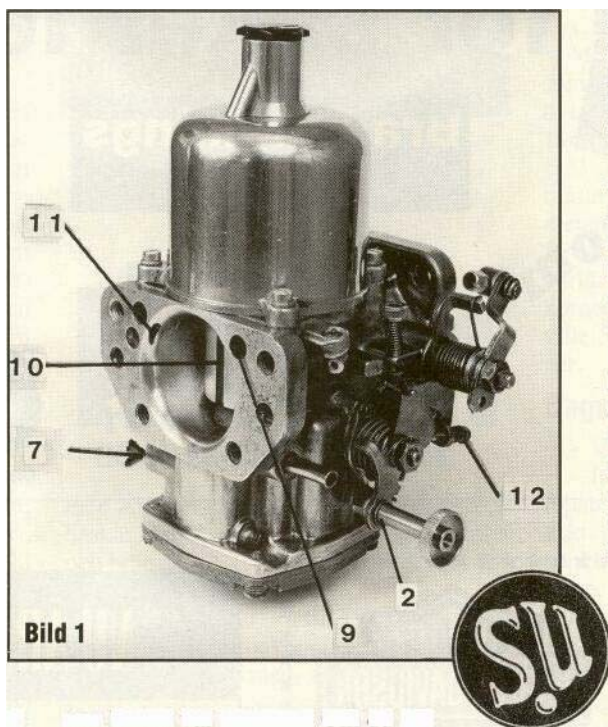


Bild 1

sare kostar väl skjortan? Om du går till en tillbehörsbutik och köper en ny vacuumförgasare! Ja! Tre lax nånting. Men det behöver du inte. Det myllrar nämligen av begagnade S.U.-förgasare runt omkring oss, Volvo exempelvis. Någon timmes pyssel och en reparationssett gör susen. Insuget kan köpas löst eller så gör du en enkel adapter. Samtidigt köper du en ny bränslenål. Till en Harley 1340 heter den BBT eller BBX (BBX=fetare blandning.)

En hyfsad S.U får du på skroten för ett par hundra, men det skall vara rätt modell. Den som sitter monterad på Volvo B20B och D från 1971 samt på B20A från 1974 upp till -85. Beteckningen är: HIF-6 (Volvo nr: 237552 eller-53).

Eftersom det sitter **två** förgasare på Volvo B20B bör du se upp. Den främre förgasaren har två anslutningar för bränslet, skippa den.

Börja med att plocka isär förgasaren och gör rent allting. Sen är det en del kanaler som måste borras upp. Chokekanalen tas upp till 6 mm diameter (Bild 4) och bränslekanalen in till huvudmunstycket också den till 6 mm. Ingången för soppan från tanken måste likaså borras upp eftersom den är dimensionerad för bensinpump, Lagom dimension är 8 mm. Längst ut borrar du 9 mm, 6-8 mm djupt. Därefter

går du med 1/8" NPT (konisk gängtapp) då passar H-D:s oljepumpsanslutningar (finns som tillbehör). Det viktiga är att kanalen är 8 mm invändigt.

Flottörventilen måste också borras upp till 2,8 mm (Bild 3). Borra inifrån och ut, det kan vara svårt att få helt perfekt. En ny med 2,43 mm hål funkar (S.U nr WZX1101). Allra bäst är att byta till en race-ventil med Vitonspets (WZX-1090), men den är **dyr**, ca 150:-. Förgasarhalsen mot luftrenaren konas till trattform och poleras. Detta ökar flödet 4-5 %. Styrningen för huvudmunstycket **svarvas** av 1 mm i överkant och bränsleålet konas. Montera styrningen **utan** aluminiumbrickan som sitter original. Hålet i huvudmunstycket konas med 3 mm borr (Bild 7).

Sätt ihop

En hel del pyssel, men när du fått bort alla spånor och skräp ur alla kanaler är det bara att montera ihop förgasaren igen. Spjällaxeln fettas in och spjället monteras med nya spjällskruvar. Glöm inte att vika ut dem! Insidan av vacuumklockan måste vara absolut rent. Använd inte slippapper. Kolven skall passa så att den behöver minst 5 sekunder för att falla ur från helt intryckt. När du provar detta håller du för hålet för dämpkolven med handen. **Obs! Ingen olja i vacuumklockan!** Den nya nålen monteras precis järns med kolvens botten. Drag inte låsskruven för hårt. Nålen skall vara rörlig på sin fjäder. Spraya lite 5:56 eller likvärdigt i och på röret till dämpkolven **efter** monteringen. Flottören ställer du järns med kanten av huset, eller max 1,5 mm ned (Bild 6). Precis vid insugsflänsen brukar det sitta ett litet rör som fungerar som vacuumuttag till fördelaren. Detta skall pluggas.

Varmstartsventilen justeras enligt Bild 8. Den fungerar så att när motorn, och förgasaren, är mycket varm = svårstartad. Då vrider du på gasen till fullt en gång. På så vis ventileras övertrycket i flottörhuset och kallt bränsle går upp i munstycket.

Injustering

Om du studerar Bild 1 och Bild 9, ser du