

AMAL Concentric karburatoren.

Tips og triks

Jeg har en fornemmelse af at en del af disse karburatorer er blevet kasseret, fordi det ikke har været muligt at få dem til at fungere tilfredsstillende.

Det kan feks. være efter vinterdvalen, hvor det ikke længere har været muligt at få motoren til at reagere på blandeskruen på samme måde som før.

Concentric karburatoren afløste Monobloc modellen bla. fordi motorcykel fabrikkerne, ikke længere ville betale den pris der blev forlangt. En af de ting der blev sparet på var bla. tomgangssystemet og nåleventilen.

I tomgangssystemet er langt de fleste Concentric modeller uden en egentlig dyse. I stedet er der en i-preset bøsning.

Denne bøsning sidder i en vandret boring og er kun 0,016" i diameter (0,40mm). Når så motorcyklen står inaktiv i korte og længere perioder, kan man vel sige sig selv at boringen til sidst er lukket af aflejringer. I nogle tilfælde er man måske heldig at få "hul igennem" igen med diverse vidunder midler. Min erfaring er dog at hvis boringen er helt stoppet, så er der ringe mulighed for at få normal funktion tilbage.

Jeg ser 3 muligheder:

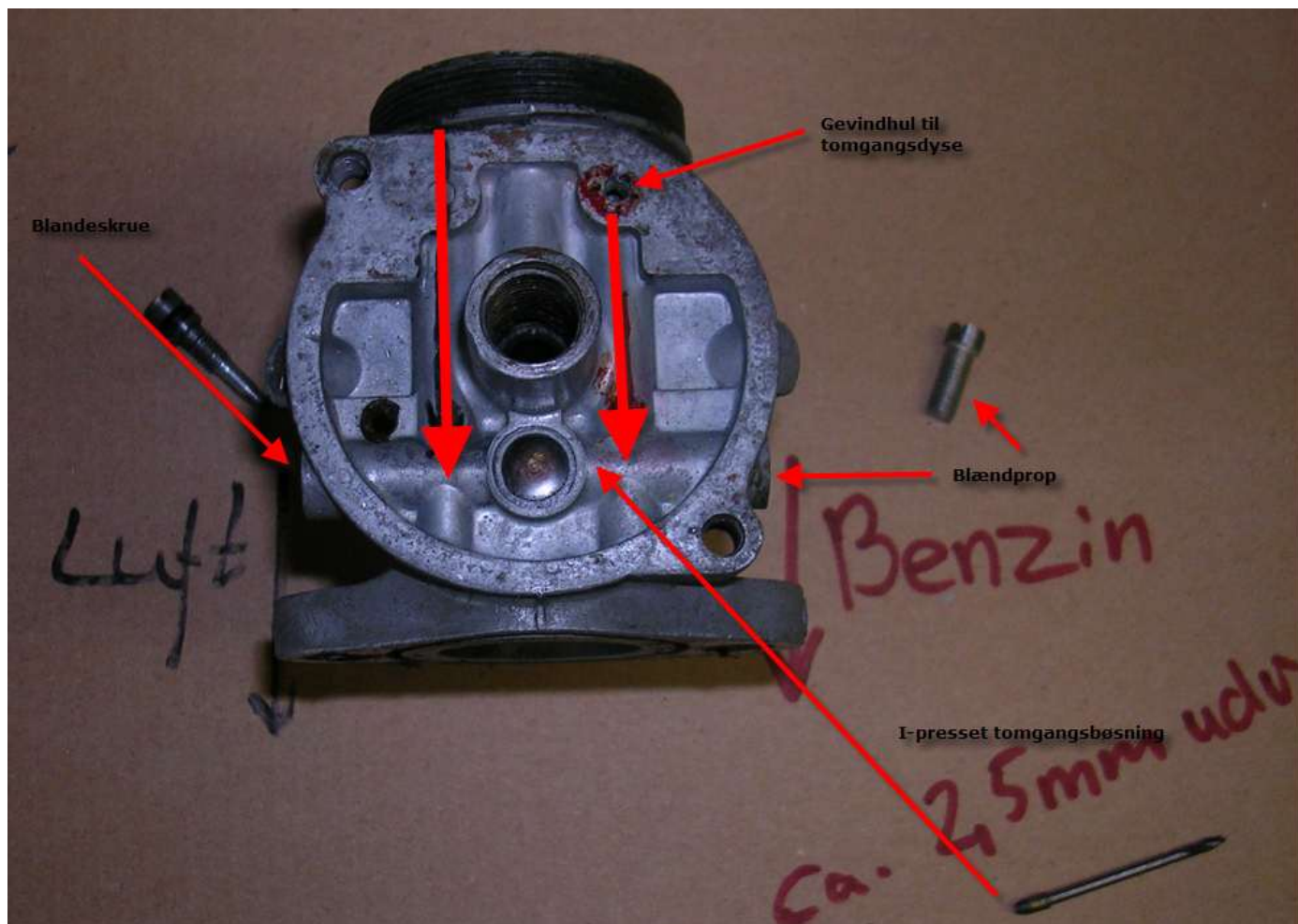
1. Rens hullet forsigtigt ud med et 0,40 mm. bor. Den størrelse findes i de færreste sortimenter.
2. Rens karburatoren med ultralyd og et egnet rensmiddel. Har jeg ikke prøvet, men er fristet til at investere i sådan en fætter.
3. Bor den i-pressede bøsning ud og erstat med en "rigtig" tomgangsdyse.

Den øvelse har jeg foretaget og vil beskrive her:

Allerførst checkes at der er gevind til tomgangsdyse, det er der på de fleste, men jeg lige haft fat i 3 (Rocket 3) hvor hullerne var for store. Karburatoren skilles totalt ad, og i de fleste tilfælde være nødvendigt at bore ind modsat blandeskruen. Karburatoren er "symmetrisk" forstået på den måde at det samme hus anvendes til både højre og venstre. Der kun forskel på hvor der bores huller til blandeskruer og "tipper". Selve bøsningen bores ud med et 2,5 mm. bor, og man skal være meget omhyggelig med at få alle spåner ud. Men det kan vente til man har skåret gevind i det hul, man har boret modsat blandeskruen. Jeg skærer 5mm. gevind og skruer en passende skrue i, som jeg sikrer med Locktite og fylder efter med silicone. Man kan også korte en gammel blandeskruer af og bruge den.

Check at der er gennemgang i systemet og skru karburatoren sammen igen.

Nu skulle motoren gerne reagere på blandeskruen som i gamle dage.



På billedet er vist luftens vej fra (venstre) filtersiden, hen til den tværgående boring ved blandeskruen. Benzinen hentes op i boringen over svømmerhuset (højre) og ledes sammen med luften i den tværgående boring. Boret i højre hjørne har tomgangsbøsningen siddende på enden, og dens placering er ca. der hvor pilen ender.

Er der stadig problemer med at få motoren til at gå optimalt er der også svømmerstanden som fejlkilde. I det meste litteratur om denne karburator nævnes ikke noget om at svømmerstanden kan justeres, men det kan lade sig gøre.

Hvis der ikke allerede er monteret en metalnåleventil med gummispids, så gør det inden du går videre.

Først konstateres om svømmerstanden er korrekt og det gøres med svømmerhuset afmonteret. Det holdes vandret og med en lille skruetrækker trykkes en af de 2 små flige på svømmeren ned, så den lige rører svømmerventilen, men ikke "løfter" sig i sin hængsling. Det kræver lidt øvelse og er en af unøjagtighederne i øvelsen. Den modsatte ende af svømmeren skal ligge 0,080" (2mm) under husets overkant uden pakning. Karburatoren er ikke hysterisk med svømmerstanden, men har man en model med 2 eller 3 karburatorer, er det vigtigt at de er justeret ens.

Hvis det afviger end ca. 10% bør man justere højden. Personligt ville jeg tilstræbe at lande mellem 1,8 og 2 mm.

Det gøres ved at flytte den messing bøsning der presset ned i svømmerhuset. Hvis svømmerstanden er for høj, skal bøsningen hæves, er standen for lav, sænker man

bøsningen. Svømmerhuset varmes op på en kogeplade, eller med en anden varmekilde, inden man med en dorn flytter op eller ned på bøsningen. Husk den skal ikke flyttes ret meget pga. af "udvekslingen" i svømmerens ophæng.



Sænkning af svømmerstand med et passende bor og en "sving presser"

En sidste detalje som jeg er stødt på med den BSA A50, jeg havde for nogle få år siden. Den ville kun gå ordentlig ved lave omdrejninger eller fuld gas. Det var det var ikke det helt store problem med det sidste, for sådan en trækker ikke de lange sorte striber på asfalten. Der var ingen tvivl om at det var karburatoren. Den tidligere ejer havde fortalt at han havde udskiftet den, så den blev adskilt og alle komponenter blev checket mod specifikationerne. Alt var som det skulle være. Regulering af nålens placering samt justering af blandeskruen gjorde ingen forskel. Karburatoren blev splittet ad i atomer igen. Den havde en rigtig tomgangsdyse monteret, og der burde alarmklokkerne have ringet, for det er typisk to takt modellerne der har det. Nåledysen var forkert, den hed godt nok "106" som den skulle, men det var til en to takter. Da jeg skiftede den ud, var der ingen problemer.



Som det kan ses af billederne så er både højden og boringen forskellig