



## Classic Honda V4 Forum

For eiere av Honda V4 motorsykler  
Mest om de klassiske modellene...  
Webside - <http://www.honda-v4.com/>

Hjelp
 Søk
 Medlemsliste
 Grupper  
 Profil
 Du har ingen nye meldinger
 Logg Ut [ [sabmagadmin](#) ]

### Tips om forgasser synkronisering

nytt emne

skriv svar

[Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden](#) -> [Tekniske spørsmål Honda V4](#)

[Vis Forrige Tema](#) :: [Vis Neste Tema](#)

Av

Innlegg

**UlfG**

Moderator

moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

↳ Skrevet: 14:53 - Søndag 30 Sep 2007 Tittel: Tips om forgasser synkronisering

siter endre IP

Helge Bræin har gitt oss et tips om en link til firmaet Morgan Carbtune Ltd. De selger verktøy til Forgasser synkronisering på denne linken: <http://www.carbtune.com/index.html>

For medlemmer som har slikt utstyr eller har lyst til å kjøpe, så legger jeg noen linker her, om hvordan dette kan brukes.

Hvordan synkronisere forgassere:

Manual fra produsent: <http://www.carbtune.com/carboprn.html>

VF750C 94-modell: <http://home.broadpark.no/~ahagen/magna/tips.htm>

Hilsen fra

Ulf G

Hønefoss

profil pm e-post

[Til Toppen](#)

**Helge Bræin**

\*\*\*\*\*

Ble Medlem: 25 Nov 2004

Innlegg: 243

Bosted: N - 2619 Lillehammer

↳ Skrevet: 22:12 - Søndag 30 Sep 2007 Tittel:

siter endre IP

Veldig godt med de ekstra linkene, Ulf.

Mens jeg satt her og sjekket handlelista, kom jeg på noe. De som kjøper dette og trenger slike messingadaptere til hullet der blindskruen sitter, kjøp med noen ekstra. Det er nemlig lurt å la disse adapterne sitte igjen for å slippe gjengeslitasje. De plugges ved hjelp av en kort slangebit med plugg i enden, eller kjøp original avslutning til VFR750F, 1994-1997 fra Honda. Der sitter det nemlig messingadaptere og gummihetter som trekkes av når man setter vakumslangen til måleutstyret på. Gummien koster litt over 20 kr/stk. Har akkurat kjøpt adaptere og slike "tutter" (hetter) og satt på min VF750. Den hadde skruer som tetting innenfor 3 av forgasserne. Den fjerde hadde adapter, for der sitter kontrollslange for besintilførsel. Men nå er det 4 messingnipler og gummihetter på plass hos meg. Har også sjekket synk (med vakumklokke) etter kjørte 15.000 km fra ny. Det var meget bra, nemlig 10 inchHg v/4.000 o/min for #1,#2 og #3 og 10,5 på #4

helge-b

profil pm e-post

[Til Toppen](#)

**UlfG**

Moderator

moderator

↳ Skrevet: 23:21 - Søndag 30 Sep 2007 Tittel:

siter endre IP



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701  
Bosted: N - 3514 Hønefoss

[Til Toppen](#)

**Helge Bræin**  
\*\*\*\*\*

Ble Medlem: 25 Nov 2004

Innlegg: 243  
Bosted: N - 2619 Lillehammer

[Til Toppen](#)

**UlfG**  
Moderator

moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701  
Bosted: N - 3514 Hønefoss

[Til Toppen](#)

**Helge Bræin**  
\*\*\*\*\*

Ble Medlem: 25 Nov 2004

Innlegg: 243  
Bosted: N - 2619 Lillehammer

[Til Toppen](#)

**UlfG**  
Moderator

moderator

Takk igjen Helge.

Det var jo en God ide, tipset om å kjøpe slike messing adaptere og bleningshetter.

👍 Et oppegående og levende forum, med aktive medlemmer, er et must for oss som sysler med MC-som hobby.

Hilsen fra  
Ulf G  
Hønefoss

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

↳ Skrevet: 18:41 - Onsdag 10 Okt 2007 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)

Så er pakken fra Morgan kommet og pakket ut. Jeg hadde nok gjort en liten feil i bestillingen, trodde jeg hadde kjøpt både 100 graders og ekstra sett vinkeltrekker til 36 pund. Men ved sjekk av ordrebekreftelse, priser og belastninger, så er alt korrekt fra Morgan. Jeg hadde tydeligvis kjøpt et verktøy til 11 pund istedet for det til 36. Det kan egentlig være like greit sett i etterkant.

Jeg ble fakturert for korrekte 89 pund (88 + 1) slik lovet. Så hadde de satt 71 pund på verdien som basis for tolldeklarerer. Da kom mva på 197 + gebyr 93 og det hele på 1293 kr. (100 graders verktøy, CRB Tool, messingadaptere og vakummeter med slanger). Mener det var lørdag 1.okt ettermiddag jeg bestilte, dermed bare 8 "frakt-dager", bra !

helge-b

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

↳ Skrevet: 19:45 - Onsdag 10 Okt 2007 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)

Fint Helge, da er vel min bestilling også her snart, da jeg bestilte omtrent samtidig med deg. Utrolig forresten at de bare tar ett pund i frakt 😊

Hilsen fra  
Ulf G  
Hønefoss

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

↳ Skrevet: 20:18 - Onsdag 10 Okt 2007 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)

Er spent på om du Ulf får trekkeren til 11 pund du bestilte (som jeg fikk) eller om du får vinkeltrekker istedet. Men fikk iallfall det jeg betalte for.

helge-b

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

↳ Skrevet: 23:29 - Lørdag 13 Okt 2007 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)

👍👍 Fikk min pakke nå på lørdagen den 13. Og jeg hadde nok bestilt rett skrutrekker, da jeg fikk min 90 degree Bevel Screwdriver liggende i en støpt plastikk box. Fikk såklart de andre delene som jeg også hadde bestilt. Dette firmaet virket meget profft og kan anbefales, hvis noen trenger utstyr til forgasser synkronisering.

Hilsen fra



Ulf G  
Hønefoss

Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701  
Bosted: N - 3514 Hønefoss

[Til Toppen](#)



**Helge Bræin**

\*\*\*\*\*

↳ Skrevet: 18:22 - Søndag 14 Okt 2007 Tittel:



Ble Medlem: 25 Nov 2004

Innlegg: 243  
Bosted: N - 2619 Lillehammer

Har nå prøvd vakumsettet. Dette var GREIER 😊. Før skiftet jeg vakumklokken fra sylindere til sylindere og måtte finne et turtall som gav rimelig rolig avlesning samt at jeg måtte finne samme turtall etter hver flytting. Har man 4 klokker uten demper, må de først kalibreres relativt. Likevel skal det godt gjøres å komme innenfor avviksgrensene (20 mmHg) fordi fluktuasjonene ligger omtrent på det nivået. Med Carb Tune fikk jeg alt samtidig og med motoren på rask tomgangsnivå. Jeg kunne finjustere ordentlig. Med gammelmåten mente jeg at jeg hadde temmelig like sylindere. Men det var likevel litt å trekke inn viste det seg. Min ærbødige påstand er at alle de som har motor med mer enn 1 sylindere "må ha selv" eller sørge for at kameraten har til utlån. Når du flytter justeringsskruene, så husk at meget små vandringer på skruene (10 - 20 grader) kan gjøre utslag som betyr variasjoner på størrelsesorden toleransene, så vær lett på hånden. Kjøpte også 100 graders verktøyet, satte på en tykkvegget gummislange til å holde systemet mens tappen som drar snekken går fritt inne i slangen. Tilpasset med 7 mm pipe og lengde på forlenger. Nå har jeg spesialverktøy som går rett på justerskruene. OBS for de som har glemt det, justeringen er slik at #1 er pilot og så skrur det på #3, #2 og til slutt #4

helge-b

[Til Toppen](#)



**SveinT**

Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423  
Bosted: N - 3277 Steinsholt

↳ Skrevet: 13:57 - Søndag 22 Feb 2009 Tittel:



Jeg har også kjøpt Carbtune utstyret, måtte bytte ut de gamle kvikksølvstavene fra MotionPro  
Ja, helt OK å få levert dette på mottaksstasjonen for spesialavfall

I tillegg kjøpte jeg colortune, som du finner link til på carbtune adressa over. Utstyret består av en glassplugg som du setter inn i stedet for den vanlige pluggen. Så kan du finjustere forbrenningen med blandeskruen til du oppnår en blå flamme, som er optimalt. Se video her:

<http://www.youtube.com/watch?v=6hFUvQ4gaPc>

- Svein Tore  
.....

[Til Toppen](#)



**Diesel**

\*\*\*\*\*

↳ Skrevet: 14:52 - Fredag 06 Mai 2011 Tittel:



Har du prøvd colortune pluggene? Så utrolig smart ut!  
Det er bare blandingskruen som er å justere? Den som må "bores" ut.



Ble Medlem: 24 Jan 2009

Innlegg: 592

Bosted: N - 1827 Hobøl

[Til Toppen](#)

[profil](#) [pm](#) [e-post](#) [www](#)

**SveinT**

Moderator

moderator



☐ Skrevet: 19:15 - Fredag 06 Mai 2011 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)

Jeg fikk ikke noen nytte av dette på V4 forgasserne.

Måtte skru MYE feil på blandeskruen for å se dette på gnisten,

(dette på nyrensa gassere)

std. justering er 2,5 omdreininger fra bunn.

Det må evt være for å påvise andre feil , tette kanaler etc i forgasseren...

-----  
- Svein Tore

Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423

Bosted: N - 3277 Steinsholt

[Til Toppen](#)

[profil](#) [pm](#) [e-post](#) [www](#)

**Diesel**

\*\*\*\*\*

☐ Skrevet: 07:35 - Mandag 09 Mai 2011 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)



Ble Medlem: 24 Jan 2009

Innlegg: 592

Bosted: N - 1827 Hobøl

[Til Toppen](#)

Ok så det er ikke hvert penga?

Jeg har jo brukt mange dager på gasserne i vinter og skal være 100. Blandings skruen står 2 omd ut. Begynte med 2,5 som det står i boka da røk det på tomgang og jeg justerte forsiktig inn til eksosen ble bedre. Motorne går fint selv om spjeldvinklene er justert med en binders 😊. Får justerings verktøyet fra England snart håper jeg. Da skal pluggene ut for å justere etter fargen på pluggen. Det er slik vi gjorde i "gamle" dager. Slik at blandingen blir riktig på hver sylinder.

[profil](#) [pm](#) [e-post](#) [www](#)

**SveinT**

Moderator

moderator



☐ Skrevet: 21:22 - Tirsdag 17 Mai 2011 Tittel:

[siler](#) [endre](#) [IP](#)

Husk at basisforgasser er forgasser nr 1 på kardangmodellene,

og forgasser nr 4 på kjedemodellene som roterer motsatt vei av kardangmod. (Den man stiller de tre andre mot)

Ref : VF750S vs VF750F

- 1 - venstre bak
- 2 - venstre front
- 3 - høyre bak
- 4 - høyre foran

Turtall ved justering, 1000 - 1200 o/min

-----  
- Svein Tore

Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423

Bosted: N - 3277 Steinsholt

Sist endret av SveinT den 21:44 - Tirsdag 17 Mai 2011, endret 2 ganger



Til Toppen

**SveinT**  
Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423  
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Skrevet: 21:43 - Tirsdag 17 Mai 2011 Tittel:

**Sitat:**

Ok så det er ikke hvert penga?  
Jeg har jo brukt mange dager på gasserne i vinter og skal være 100. Blandings skruen står 2 omd ut. Begynte med 2,5 som det står i boka da røk det på tomgang og jeg justerte forsiktig inn til eksosen ble bedre. Motorne går fint selv om spjeldvinklene er justert med en binders . Får justerings verktøyet fra England snart håper jeg. Da skal pluggene ut for å justere etter fargen på pluggen. Det er slik vi gjorde i "gamle" dager. Slik at blandingen blir riktig på hver sylinder.

Da regner jeg med at du har kjøpt og skal prøve Colortune også 😊  
Spennende å lese om du kommer fram til samme konklusjon som meg.

- Svein Tore  
-----

Til Toppen

**SveinT**  
Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423  
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Skrevet: 21:53 - Tirsdag 17 Mai 2011 Tittel:



Ulf skrev:

**Sitat:**

For medlemmer som har slikt utstyr eller har lyst til å kjøpe, så legger jeg noen linker her, om hvordan dette kan brukes.

Hvordan synkronisere forgassere:

Manual fra produsent: <http://www.carbtune.com/carboprn.html>

VF750C 94-modell: <http://home.broadpark.no/~ahagen/magna/tips.htm>

Siden den siden til Arvid Hagen bare delvis er oppe,  
så kopierer jeg det viktige inn her før info blir borte :  
Ellers anbefales søk på Youtube etter "Morgan Carbtune"

**Sitat:**

Carb sync. ( HONDA VF750C , RC43, 1994-2003 )

You need phillips screwdriver, 4 vacuum gauges, or a Cartune II, and an "L" bend tool with either an 8mm socket or a flathead screwdriver on the end. I used the following:

"L" bend tool with an 8mm socket  
Carbtune II

Cylinders are numbered as follows:

left side: 1 rear, 2 front  
right side: 3 rear, 4 front

The vacuum ports are the philips screws visible in the upper corners of each carb. Remove the philips screws and washer from each carb (1, 2 and 3) and screw in the brass connector tubes. Just hand tighten the connector tubes. Plug the vacuum gauges into the vacuum ports on these three. Carb 4 has a vacuum hose. Start the bike and let it idle for a few minutes to build up pressure. Take a pair of sissor clamps and clamp off the hose BEFORE detaching it from the plug. Then slip on

gauge #4 hose. DO NOT TURN OFF THE BIKE!

Adjust the calibration screws "on the gauges" until each is steady or barely moving.

Cylinder #1 is the base cylinder. You will adjust the other 3 so their vacuum matches whatever is on #1. Sync the carbs in this order, 2 to 1, 3 to 1 and 4 to 1. Repeat as necessary, as the next carb may throw off the previous..

Up under the carbs you will see 1 sync screw on the back row and 2 screws on the front row. You can see which screw adjusts which carb by turning the screw while the engine is running and watch which vacuum gauge changes its reading. Use your "L" bend screwdriver to adjust the screws until all the vacuum gauges read the same.

Once the above is accomplished, you are done! Turn the bike off, disconnect the gauges, put the Phillips screws back in and re-attach the vacuum hose. No need to do anything more as below...

\*\*\*\*\* To get the carbs super-accurate \*\*\*\*\*

Next, put the bike on a stand so it's vertical, rest the carb sync gauges on the seat (with all their hoses attached to the cylinder ports), put the bike in neutral, fire it up and let it warm up fully. Adjust the dampers on the vacuum gauges so the needles stop jumping around and are just barely wiggling. Just looking at the gauges you'll see how "close" your carbs are. To get the carbs super-accurate well beyond the specification, repeat the procedure described above at an idle of 2500-3000rpm.

\*\*\*\*\*

(Thanks to MrsWilli for writing it down)

- Svein Tore  
-----

Til Toppen



**SveinT**  
Moderator

Skrevet: 18:23 - Søndag 05 Jun 2011 Tittel:



moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3423  
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Hei igjen, jeg legger ved tekst og link til artikkel i MC-Avisa.no som går litt i dybden mht forgassere

-----  
[LINK HER](#)  
-----

### Riktig forgasserjustering gir lettere start

**Av: Victor Øvregaard**

**15. april 2004**

Når du trækker ned kicken eller holder startknappen inne, går stempelet opp og ned og det skapes et vakuum inne i forbrenningskammeret. Uten dette vakuemet vil det være nesten umulig å starte motoren.

Det som skjer når du gir gass, er at stemplet i forgasseren blir løftet slik at luft slipper inn. Når du skal starte sykkelen, må du altså ikke røre gassen før motoren har startet. Hvis du gjør det vil vakuemet bak forsvinne, og dermed vil luft-/bensinblandingen ikke nå så lett fram til tennpluggen. Resultatet blir vanskelig start.

### Choken

Choken er et mekanisk stempel som brukes ved kaldstart. Den reduserer mengden luft som slipper inn i forbrenningskammeret. Normal startprosedyre er å aktivere choken og trække bestemt ned kicken (eller trykke inn startknappen) uten å røre gassen. Åpner du gassen vil det ikke ha noen hensikt å bruke choken.



På kalde dager må motoren kanskje gå i flere minutter før den er varm, på en varm dag kan et halvt minutt være nok.

Chokestempelet kan sette seg fast og bli stående i feil posisjon. Derfor bør du en gang i blant åpne choken og smøre med litt fett.

### **Tomgangssystemet**

Tomgangssystemet på alle konvensjonelle forgassere bygger på samme prinsipp, og det aktiviseres når forgasserstempelet er lukket – eller nesten lukket – og det er vakuum i forbrenningskammeret.

I tomgangssystemet kommer luft gjennom en kanal hvor det sitter en skrue. Med denne kan du justere luftmengden som skal gå forbi. Luften passerer deretter en bensindyse, og denne blandingen fortsetter så videre gjennom kanalen som munner ut bak spjeldet. Når du slipper gassen og spjeldet er nede, vil det bli tilstrekkelig vakuum til å trekke bensinblanding gjennom det lille hullet bak spjeldet. Noen ganger er det to hull, og denne ekstra bypassen sitter da under stempelet.

Skruen som justerer luftmengden kalles blandingsskruen og dysen som regulerer bensinmengden kalles tomgangsdysen. Noen kaller blandingsskruen og tomgangsdysen for lavfartsskrue og lavfartsdyse.

### **Blandingsskruen**

Tre faktorer bestemmer blandingen.

*- Stoppeskruen for forgasserstempelet kalles tomgangsskruen. Den bestemmer hvor langt ned stempelet skal gå. Selv når du hører et "klikk" når du slipper gassen, er stempelet ikke helt lukket og litt luft kan passere.*

*- Størrelsen på tomgangsdysen. Dysen kan skiftes for å gi en magrere eller fetere blanding.*

*- Hvor langt inne blandingsskruen står.*

### **Slik finner du riktig blanding:**

La motoren svive til den har arbeidstemperatur. Skru inn tomgangsskruen slik at motoren får litt høyere turtall enn det normalt skal være. Deretter setter du blandingsskruen så langt inn at motoren begynner å gå ujevnt/tungt. Når du skruer inn, stenger du for luft slik at blandingen blir fetere. Når motoren strever er det altså for mye bensin.

Deretter skruer du blandingsskruen ut igjen. Forsøk en halv omdreining om gangen. Motoren skal svive lettere og dermed gå raskere når blandingsskruen står lenger ute. Når den derimot kommer for langt ut vil motoren gå seinere/tyngre.

Tell antall halve omdreininger mellom de to posisjonene motoren begynte å gå tyngre. Sett så blandingsskruen midt mellom disse ytterpunktene, eller i den posisjonen i nærheten der motoren går raskest.

Nå setter du tomgangsskruen lenger ut slik at motoren får det turtallet den skal ha.

Helt til slutt prøver du å skru blandingskruen litt inn og ut for å finne den optimale posisjonen.

### **Ny tomgangsdyse**

Når det ikke hjelper med blandingskruen, er det kanskje nødvendig å skifte tomgangsdysen. Noen ganger kan den være for liten, noen ganger for stor.

Når blandingskruen settes lenger inn enn normalt, skal motoren få for mye bensin. Dersom turtallet derimot holder seg, og endatil øker hele veien inn, må du regne med at tomgangsdysen er for liten. Prøv med en dyse som er ett nummer større. Hjelper ikke dette forsøker du en enda større dyse.

La oss derimot anta at turtallet øker når blandingskruen settes i en posisjon lenger ut. Du må da regne med at for mye bensin slipper gjennom. Prøv med en mindre dyse.

Normalt skal tomgangsskruen stå en til to fulle omdreinger fra innerste posisjon. Får du ikke bra turtall nær dette området, har tomgangsdysen feil størrelse.

Dersom sykkelen er lett å starte når den er kald, men vanskelig når den er varm, tyder dette på at dysen gir for fet blanding. Og motsatt, er den vanskelig å starte når motoren er kald, men lett når den er varm, gir dysen for mager blanding. Er blandingen for mager kan du kjøre med choken på uten at motoren protesterer.

### **Gassrespons**

Lett start og riktig tomgang er en side av saken, men tomgangssystemet har også betydning for motorens yteevne. Når du gir gass løfter forgasserstempelet seg, og tomgangssystemet vil opphøre mens hovedsystemet overtar. Samspillet mellom disse to systemene er kritisk, og har direkte innvirkning på motorkraften fra tomgang og opp til ca. 1/8 åpning på gassen. Dersom dysen har feil størrelse vil gassresponsen bli dårligere. Derfor er det lurt å finne riktig dyse slik at blandingskruen er innenfor 1-2 omdreininger, eller hva som står i instruksjonsboka.

### **Tennplugg**

Selv om forgasseren er riktig stilt inn, kan sykkelen være vanskelig å starte. Sett inn en ny tennplugg med riktig varmeverdi.

### **Ventiler**

Dersom ventilene er lukket for lenge vil startmotoren få vansker med å få tilstrekkelig fart på stempelet. Det vil også være tyngre å trække ned kicken. Mål avstanden mellom vipparm (eventuelt kam) og ventiltoppen (eventuelt shims), og juster om nødvendig.

### **Tenning**



Det er sjelden at sykler med elektronisk tenning har feil tenningstidspunkt.

### Luftfilter

Er filteret tett vil det ikke slippe inn tilstrekkelig luft. Skumgummifilter skal vaskes og settes inn med olje, papirfilter skiftes.

### Bensinfilter

Mye rusk i bensinen kan i verste fall føre til at filteret går tett, eller at et rusk blokkerer en dyse eller kanal i forgasseren. Rens filteret og blås rent med trykkluft i kanalene på den demonterte forgasseren.

### Lydpotte

Dersom oljen ikke forbrennes i en totaktsmotor vil det legge seg et tykt belegg i potta. I verste fall kan den bli helt tett.

### Strøbrudd

Lite strøm på batteriet, dårlig kontakt på batteripolene, løse kontakter og sikringsbrudd kan også være årsaker til at sykkelen ikke starter. Pass endelig på at bensinkranen er åpen, tenningen på og dødmannsknappen av!

-----  
- Svein Tore  
-----

Til Toppen



Vis Innlegg fra:



[Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden](#) ->  
[Tekniske spørsmål Honda V4](#)

Alle klokkeslett er CET (Europa)

Side 1 av 1

[Abonner på dette temaet](#)

Gå Til:



Du **kan** starte nye temaer i dette forumet  
Du **kan** svare på temaer i dette forumet  
Du **kan** endre dine egne innlegg i dette forumet  
Du **kan** slette dine egne innlegg i dette forumet  
Du **kan** delta i avstemninger i dette forumet  
Du **kan** [moderere dette forumet](#)

[Administrasjonspanel](#)

phpBB.no - Norsk phpBB support  
Powered by phpBB © 2001, 2005 phpBB Group