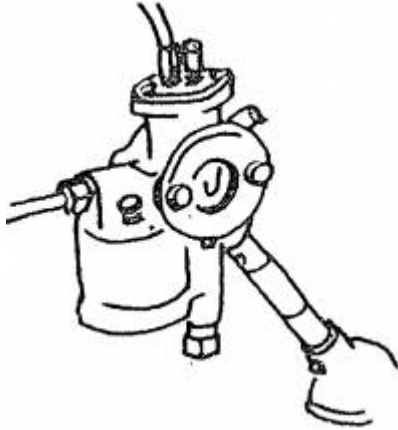


Vergasergehäuse

Vergaser ´34-1

- 1301 - 2487 und 2501-2516



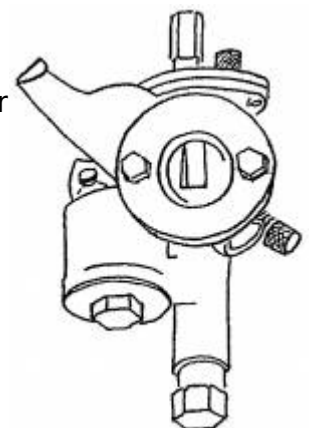
Dieser Vergasertyp wurde ebenso wie das Nachfolgemodell seitlich oberhalb der Schwimmerkammer mit Kraftstoff versorgt. Von hier floss das Benzin durch ein Kegellventil in die mit einem Tupper versehene Schwimmerkammer. Die Lufteinlassöffnung wurde durch einen Blechschirm, der an der Kaltstarteinrichtung verbaut wurde, geschützt. Die Luftmenge konnte über eine Rändelschraube von hinten unten reguliert werden.

- **Düsennadel**
Die Düsennadel war von oben über eine Rändelschraube einstellbar.
- **Kaltstarteinrichtung**
Die Kaltstarteinrichtung bestand aus einem stufenlos einstellbarem Schieber.

Vergaser ´34-2

- 2488-2500 und 2517-3863

Dieser Vergaser unterschied sich lediglich durch eine zusätzliche Bohrung unter dem Gasschieber zur Herstellung einer Verbindung zum Kanal der Gemischeinstellschraube und einer geänderten Nadelform. Diese Änderung war so vorteilhaft das einige Vorgängervergaser nachgerüstet wurden. Zur Kennzeichnung wurde in das Vergasergehäuse eine „2“ eingeschlagen.



- **Düsennadel**
geänderte Nadelform
- **Kaltstarteinrichtung**
Die Kaltstarteinrichtung entsprach dem Vorgängermodell und bestand aus einem stufenlos

einstellbaren Schieber.

Vergaser ´38

- **3864-8500**



Dieser Vergaser war eine komplette Neukonstruktion jedoch arbeitet er nach dem gleichen Prinzip wie sein Vorgänger. Durch die nun von oben erfolgende Versorgung der Schwimmerkammer mit Kraftstoff und die daraus herrührende Änderung des Kegelventiles ist ein Tupfer nicht mehr notwendig. Die Düsennadel mit drei Einstellnuten hing nun im Kolbenboden. Die mittlere Nut ist die Standardeinstellung.

Ab diesem Vergaser wurde auch mit einem als Kugelventil ausgeführten Beschleunigungspumpenkolben gearbeitet. Zudem ist der Vergaser mit einer Gemischregulierschraube und einer Einstellschraube für den Leerlauf versehen, welche von unten auf den Kolbenboden drückt.

Etwa ab Nr. 4000 wurde die Bohrung der Hauptdüse von 1,3 auf 1,5 mm Durchmesser verändert. Das Werk begründete diese Maßnahme in der Teknisk Circulære Nr. 32 vom 5. November 1938 mit einer besseren Kühlung durch die Zuführung von etwas mehr Benzin.

Dieser Vergaser ist der Erste mit einem Luftfilter.

- **Düsennadel**

Die Düsennadel war mit drei Kerben versehen mit der die Höhe der Nadel am Kolben justiert werden konnte. Die mittlere Kerbe ist die Standarteinstellung.

- **Kaltstarteinrichtung**

Mit diesem Vergaser wurde erstmalig die „neue“ Kaltstarteinrichtung mit einer in drei Positionen rastend einstellbaren Kaltstartklappe ausgeliefert. Der Bedienungsknebel zeigt die Position der Klappe an.

- Knebel in Fahrtrichtung - geschlossen
- Knebel diagonal - halb offen
- Knebel Richtung Luftfilter - offen



Vergaser ´50

8501-9200

- Düsennadel
- Kaltstarteinrichtung

Vergaser ´51-1

9201-9630



- Düsennadel
- Kaltstarteinrichtung

Vergaser ´51-2

9631-11300



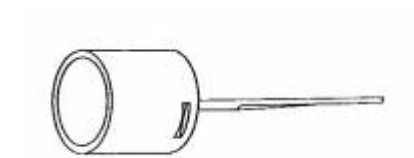
- **Düsennadel**
- **Kaltstarteinrichtung**

Vergaser '53

- **11301-14015**



- **Düsennadel**



- **Kaltstarteinrichtung**

From:
<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/> - **Nimbus-Motorrad-Wiki**

Permanent link:
<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/doku.php?id=hauptseite:technik:baugruppen:kraftstoffsystem:vergasergehaeuse>

Last update: **27.03.2019 15:15**

