Vergaser

.... oder was es bei den empfindlichsten und wartungsintensivsten Teilen am 912er und 914er alles so gibt

---

Zunächst ein paar Daten, die nicht dokumentiert sind:

Die freie Federlänge der Schieberfeder beträgt 120 mm

Das Führungsrohr im Schieberkolbens hat einen Durchmesser von 12,67 mm
Das Maß der Führung im Kammerdeckel ist geringfügig größer.
Sollte hier ein übermäßiges Spiel festgestellt werden, ist der Kammerdeckel zu erneuern, da es zu erheblichen Verschleiß des Schieberkolbens und des Vergasergehäuse führt.

Die Höhe der Schwimmerkammer beträgt beim 914er 35 mm.
Wird bei einem 914er vermutet, dass die Schwimmerkammer durch zu starkes Anziehen der Schwimmerkammermutter verzogen ist, kann man die Höhe der Schwimmerkammer in der Bohrung für die Mutter messen.
Bei den neuen Schwimmerkammern mit den langen Führungsstiften muss man zum Messen etwas in der Mitte unterlegen.

Ursprünglich stammen die Vergaser aus einer BMW der Modellreihe R 75/6
Die Bezeichnung der 3 verschiedenen Vergasertypen ist grundsätzlich **64/32/**

Motortyp	**Zyl.1/3**	**Zyl.2/4**
912 (80 PS)	**64/32/**416A	**64/32/**417A
914 Turbo	**64/32/**418A	**64/32/**419A
912S (100 PS)	**64/32/**421A	**64/32/**422A

Die Rücklaufleitung im Kraftstoffsystem
... immer wieder ein Thema, welches für Irrtümer sorgt.

... dunklere Zündkerzen auf einer Seite
oder was es für seltsame Ursachen gibt.

Leerlaufgemisch einstellen
.... ohne Abgastester nach Gefühl und Erfahrung

Synchronisation der Vergaser beim 912 und 914
.... wie ich das mache ...

Drosselklappen der Bings zentrieren
.... ein oft unbeachteter Fehler bei einer Vergaserinstandsetzung

die Nadeldüse
.... oder warum deren Leben endlicher ist als vermutet ...

Spezialteile für die Bings
.... nicht von Rotax....

Schwimmernadelventilsitzbuchse erneuern
.... eine nicht genehmigte Reparatur durchführen

wofür sind die Übergangsbohrungen in den Bings ?
.... oder wie man die Vergaser auf illegale Weise optimieren kann.

Bings Höhenkompensation
.... gibt es das wirklich ???

Unterschiede der Vergaser für den 912er und 914er
... sind die Vergaser nicht gleich ?

Die Wechselwirkung der Bauteile am Vergaser
.... oder welche Bauteile wie die Gemischaufbereitung beeinflussen

Vergaserkalibrierung		
912 A/F/UL	**Soll**	
	Vergaser 1/3	Vergaser 2/4
Nadeldüse	2,72	2,72
Leerlaufdüse	35	35
Hauptdüse [4)]	155 oder 158	155 oder 158
Startdüse [1)]	85	85
Nadelposition [3)]	3	3
912 S/ULS/ULSFR	**Soll**	
	Vergaser 1/3	Vergaser 2/4
Nadeldüse	2,70	2,70
Leerlaufdüse	35	35
Hauptdüse	155	155
Startdüse [1)]	85	85
Nadelposition [3)]	3	3
914 F/UL	**Soll**	
	Vergaser 1/3	Vergaser 2/4
Nadeldüse	2,72	2,72
Leerlaufdüse	35	35
Hauptdüse [2)]	156 oder 160	158 oder 164
Startdüse [1)]	85	85
Nadelposition [3)]	1 oder 2	2

1. Siehe dazu SI-03-1998 letztgültige Ausgabe.
2. Abhängig von der Airboxversion. Siehe dazu SI-914-013 und SI-914-015 letztgültige Ausgabe.
3. Abhängig vom CO Messwert und spezifischen Kraftstoff-verbrauch. Siehe dazu SI-914-013 und SI-914-015 letztgültige Ausgabe.
4. Für Ausführung mit Luftfilter. Siehe dazu SB-912-044 letztgültige Ausgabe.

From:
https://www.kleinjung.de/rotax/ - **Ralle's ROTAX FAQ**

Permanent link:
https://www.kleinjung.de/rotax/doku.php?id=vergaser

Last update: **06.11. 2026 07:42**