

1. Funktion der Beschleunigerpumpe

Die Beschleunigerpumpe hat die Aufgabe, beim Gasgeben die Zeit bis zum Einsatz des Hauptdüsen-systems zu überbrücken. Die Ursachen für ein mögliches Versagen sind:

Spritzrohre ganz oder teilweise verstopft

Kugelventile undicht

Pumpenmembrane gerissen

Beachte:

Bei heißem Motor ist zur Überprüfung die Pumpe mindestens 6- bis 8mal zu betätigen.

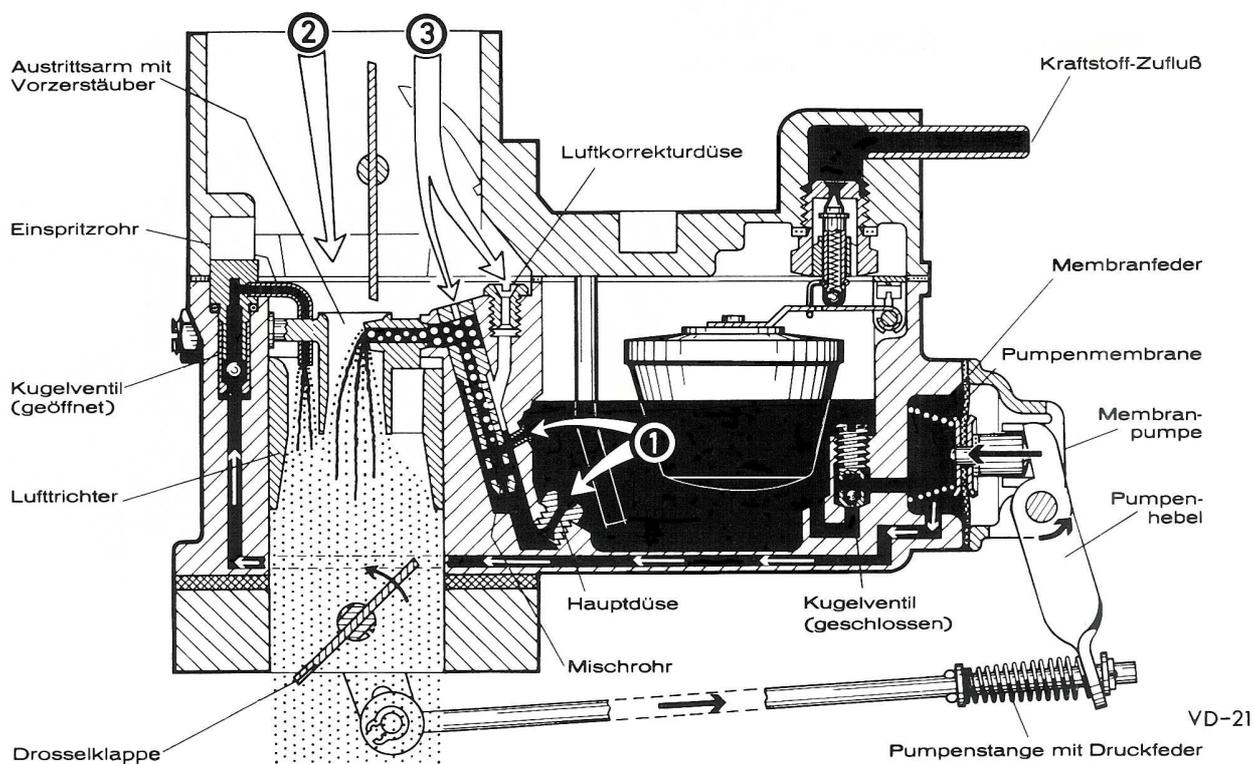
Durchzuführende Arbeiten

- Pumpenmembrane ausbauen und kontrollieren; anschließend Kugelventil durchblasen (siehe Skizze VD-21).
- Spritzrohr herausziehen und mit Preßluft durchblasen.

Beschleunigung

1 = Zufluß des Kraftstoffes 2 = Zustrom der Hauptluft

3 = Eintritt der Ausgleichsluft



Übergangsschwierigkeiten

2. Einspritzrichtung der Beschleunigerpumpe

Die Richtung der Spritzrohre ist bei den einzelnen Motortypen unterschiedlich. Weiterhin kann bei ein und demselben Motortyp mit Änderung der Vergaserteilnummer auch die Spritzrichtung geändert werden.

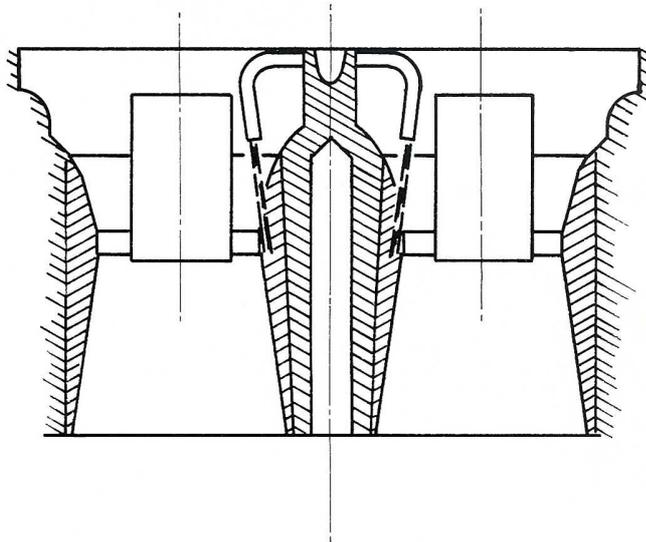
Durchzuführende Arbeiten

- a) Richtung der Einspritzröhrchen für den betreffenden Vergaser aus den Technischen Daten entnehmen.

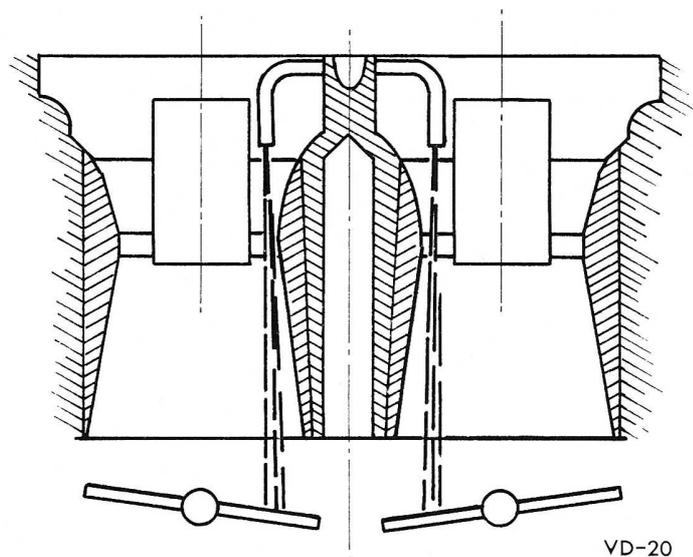
Es gibt zwei grundsätzliche Spritzrichtungen

- I. Die Spritzrichtung ist auf den engsten Querschnitt des Lufttrichters gerichtet (siehe Skizze A).
- II. Die Spritzrichtung ist auf die Drosselklappe einzustellen (siehe Skizze B).

A)

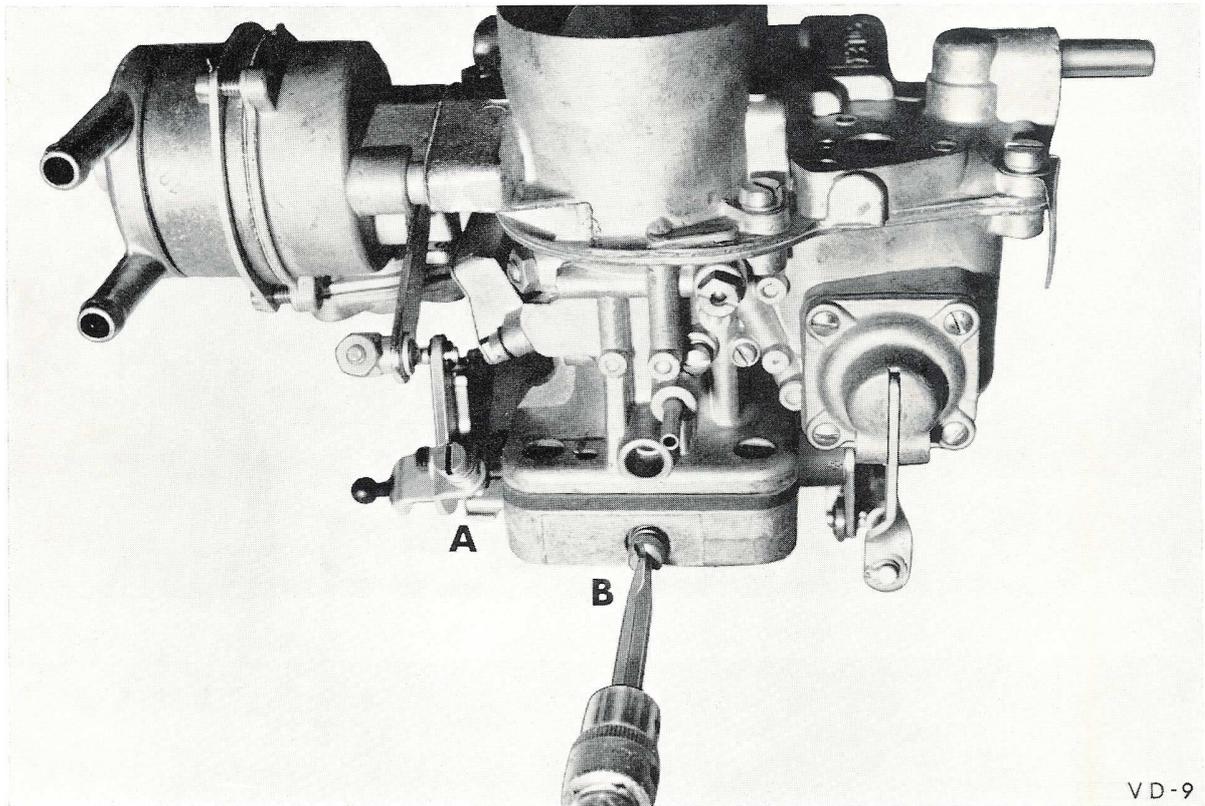


B)



VD-20

Übergangsschwierigkeiten



A = Leerlaufeinstellschraube
B = Gemischregulierschraube

3. Leerlaufdrehzahl einstellen

Der Einstellung am betriebswarmen Motor sollte – je nach Laufzeit – eine Überprüfung der Zündkerzen sowie der Zündeneinstellung, des Ventilspiels, der umschaltbaren Schwimmergehäuse-Belüftung vorausgehen. Sämtliche Anschlüsse am Flansch zwischen Saugrohr und Vergaser müssen dicht sein.

Durchzuführende Arbeiten

- a) Drehzahlmesser anschließen.
- b) Mit der Leerlauf-Einstellschraube vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl einstellen (siehe „Technische Daten“).
- c) Eine der Gemisch-Regulierschrauben so weit hineindrehen, bis die Motordrehzahl absinkt. Dann Regulierschraube herausdrehen, bis die höchste Motordrehzahl erreicht ist.

Beachte

Ist durch diesen Einstellvorgang die Leerlaufdrehzahl über den vorgeschriebenen Wert angestiegen, so ist mittels der Leerlaufeinstellschraube die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl wieder einzustellen.

Übergangsschwierigkeiten

- d) Den gleichen Einstellvorgang mit der zweiten Gemisch-Regulierschraube durchführen und anschließend wieder die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl einstellen.
- e) Es ist zweckmäßig, die zuerst eingestellte Gemischregulierschraube nachzuregulieren.

Beachte:

Wurde die Einstellung ohne Ansaugfilter vorgenommen, so muß nach der Montage des Filters die Leerlaufdrehzahl kontrolliert werden. In der warmen Jahreszeit muß das Vergaserluftfilter auf Sommerstellung stehen.

**4. Leerlaufeinstellung bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe.
Einstellung wie vorher angegeben.**

Durchzuführende Arbeiten

- a) Gemisch in N-Stellung bei einer Leerlaufdrehzahl von 700 ± 50 U/min einregulieren.
- b) Anschließend die Drehzahl mittels der Leerlauf-Einstellschraube so weit erhöhen, daß der Motor bei eingelegtem Gang im Stand 630–650 U/min läuft (d. h. Motordrehzahl in „N“ ca. 1000 U/min).

5. Leerlaufdüsen

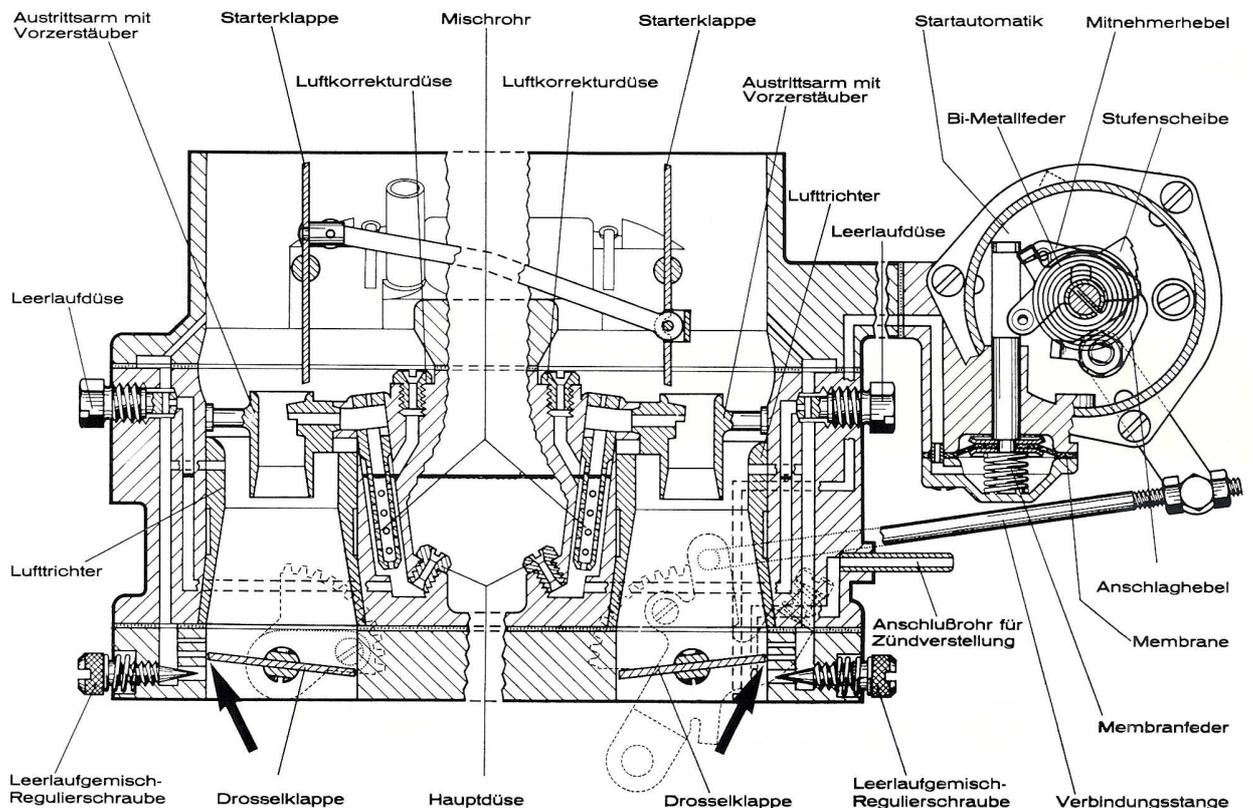
Durchzuführende Arbeiten

Leerlaufdüsen ausbauen und ausblasen.

6. Justieren der Drosselklappen

Die Zahnsegmente beider Drosselklappen müssen so eingestellt sein, daß die Unterkante der unteren By-Paßbohrungen mit der Unterkante der Drosselklappen fluchtet (siehe Pfeile in Skizze VD-14).

SOLEX-Doppelfallstromvergaser 32/32 DDIST (Schemazeichnung)



VD-14

Übergangsschwierigkeiten

Durchzuführende Arbeiten

a) Kontrollieren, ob beide Sechskantmuttern der Drosselklappen fest sind.

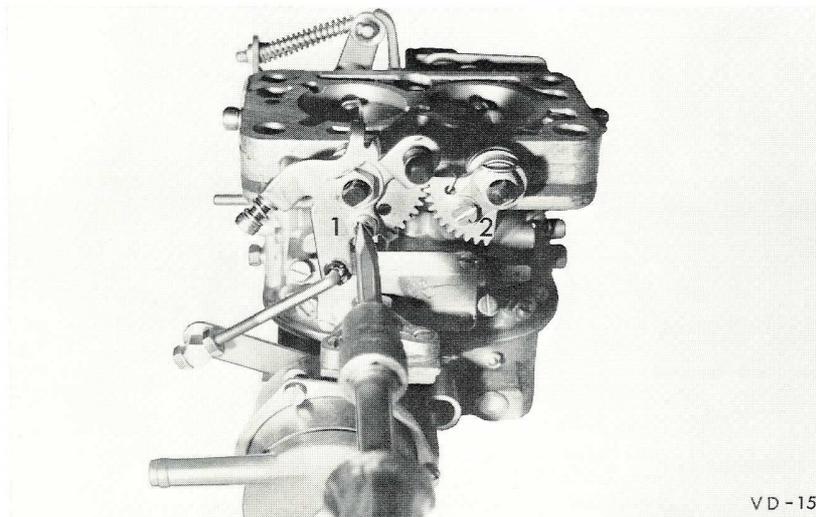
Beachte:

Nicht zu fest anziehen (max. 0,5 mkp), sonst klemmen die Wellen.

b) Schlitzschraube 1 festziehen.

c) Anschlagschraube so weit zurückdrehen, daß die Drosselklappen vollkommen geschlossen werden können.

d) Schlitzschraube 2 lösen (Linksgewinde), Drosselklappen und Zahnsegment zugleich nach unten drücken (siehe Bild VD-15) und dabei Schraube wieder anziehen.



Schlitzschraube 2

Schlitzschraube 1

7. Schwimmer und Schwimmernadelventile überprüfen

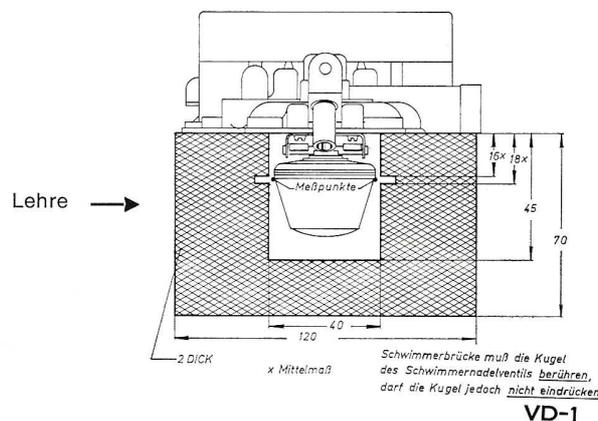
Durchzuführende Arbeiten

a) Kraftstoffpumpendruck und Schwimmernadelventil prüfen.

b) An Fahrzeugen, bei denen der Schwimmer am Vergaserdeckel befestigt ist, ist der Schwimmerstand zu überprüfen. Das Maß für den Abstand Schwimmerbund–Vergaserdeckelflansch ohne Dichtung bei allen

V6-Vergasern mit Ausnahme des 1,8 ltr V6-Vergasers	15–17 mm	} siehe Skizze VD-1
1,7 HC Registervergaser und 1,8 ltr V6-Vergaser	17–19 mm	

Die in der Skizze gezeigte Lehre ist in den angegebenen Maßen anzufertigen.



Übergangsschwierigkeiten

8. Düsenbestückung

Die Düsenbestückung für den betreffenden Vergaser ist in den anliegenden „Technischen Daten“ aufgeführt.

9. Vergaser reinigen

Durchzuführende Arbeiten

- a) Vergaser abbauen und Vergaserdeckel abnehmen.
- b) Funktion der Beschleunigerpumpe kontrollieren.
- c) Haupt-, Luftkorrektur- und Leerlaufdüsen entfernen. Schwimmernadelventil herausschrauben und anschließend diese Kanäle sowie die Düsen mit Preßluft ausblasen.
- d) Vergaser mit **neuer Deckeldichtung** wieder montieren.

Beachte:

Düsen nicht verwechseln, die Hauptdüsen haben eine Ringnut im Düsenkopf. Weiterhin hat der 1,7 ltr Registervergaser auf der 1. und 2. Stufe unterschiedliche Düsenbestückung.

- e) Leerlauf und Drehzahlüberhöhung einstellen.

10. Zündkerzen

Durchzuführende Arbeiten

Zündkerzen prüfen (mit Testgerät) und Elektrodenabstand auf 0,6–0,7 mm einstellen.

11. Gürtelreifeneffekt

Sollte ein Fahrzeug mit Gürtelreifen ausgerüstet sein und wegen Übergangsschwierigkeiten beanstandet werden, so ist, bevor am Vergaser gearbeitet wird, das Fahrzeug mit Normalreifen zu fahren bzw. der Reifendruck auf 2,5 atü zu erhöhen und so das Fahrverhalten zu beurteilen (Reifendruck ist nach der Probefahrt wieder zu reduzieren).

Durch die besondere Konstruktion des Gürtelreifens bedingt, kann beim Anfahren bzw. plötzlichen Beschleunigen eine Erscheinung auftreten, die sehr leicht mit schlechtem Vergaserübergang verwechselt werden kann. Besonders, wenn der Wagen im 2. Gang im Schub läuft und dann bei ca. 2000 U/min wieder Gas gegeben wird, kann ein hartes Einsetzen des Motors, d. h. eine Art Beschleunigungsstoß auftreten.

12. Vergaserflansch verzogen

Der Vergaserflansch wird nur durch übermäßiges Anziehen des Vergasers verzogen.

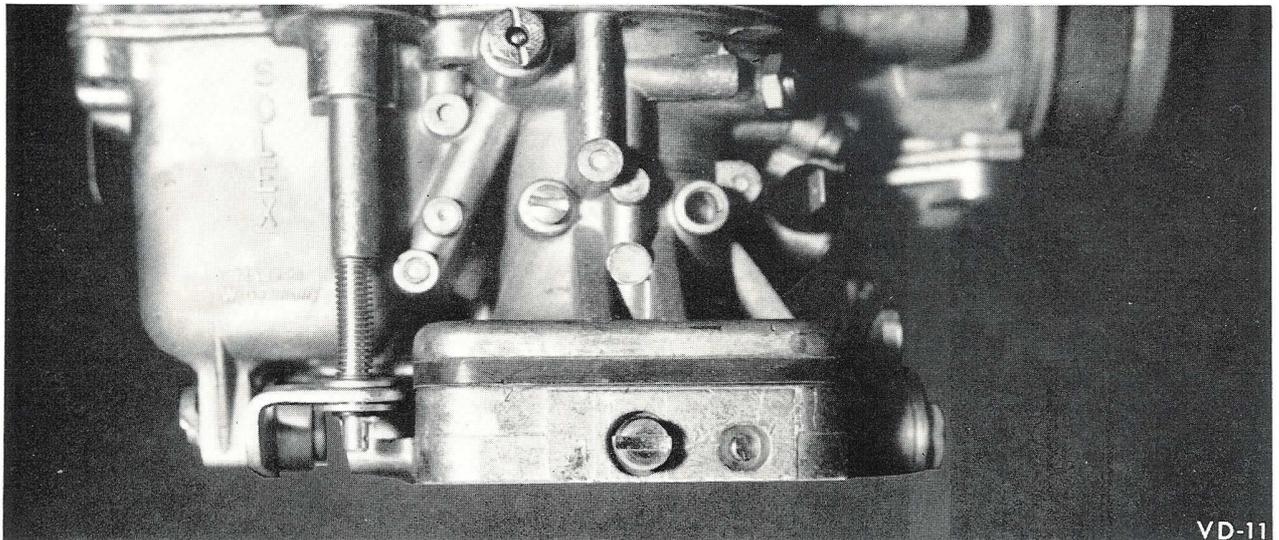
Beachte:

Die Vergaserflansche werden nur durch übermäßiges Anziehen des Vergasers verzogen (siehe Bild). Folge:

- a) Leerlauf nicht oder nur schlecht einstellbar.
- b) Übergangsfehler durch Falschlucht.

Durchzuführende Arbeiten

Vergaser abbauen. Drosselklappenteil abschrauben. Flansch auf Planplatte abziehen. Anschließend den Vergaser gut ausblasen und mit neuer Isolierdichtung montieren.



Verzogener Vergaserflansch ist teilweise schon bei Sichtkontrolle feststellbar.

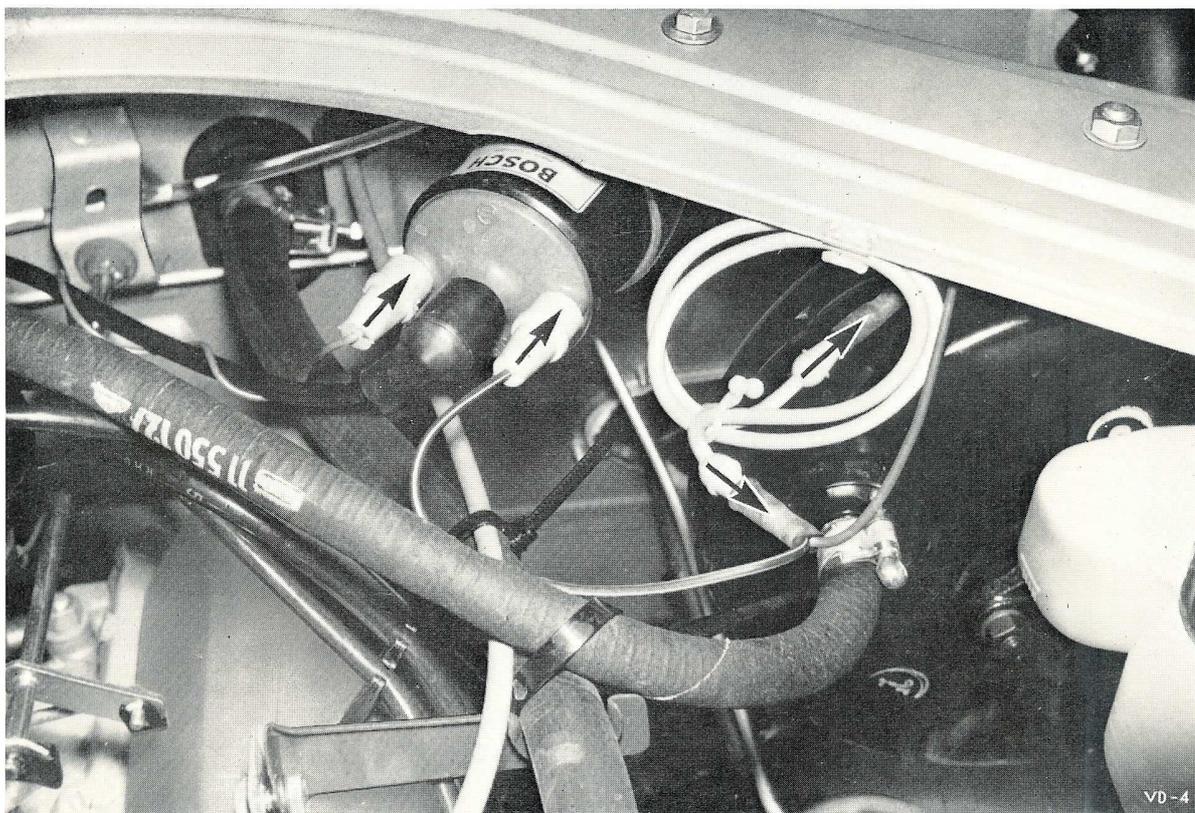
13. Fehler an der elektrischen Anlage

Durch schlechte Verbindungen an den Steckkontakten der Zündspule kann es zu Zündaussetzern kommen. Durch ungenügende Verbindung des Kondensators am Zündverteiler mit dem Unterbrecherkontakt treten Zündaussetzer auf.

Bei Fahrzeugen mit UKW-Entstörung ist auch der Steckkontakt der Entstörstecker auf der Zündverteilerkappe und des Entstörkondensators zu überprüfen.

Durchzuführende Arbeiten

Geschlitzte Steckhülse etwas zusammendrücken.



14. Ansaugkopf auf Dichtigkeit prüfen

Durch einen undichten Ansaugkopf kann es dadurch, daß Falschluf bzw. Öl in den Verbrennungsraum gelangt, zu Fahrfehlern kommen.

Durchzuführende Arbeiten

Vergaser abbauen, Kipphebelachsen lösen und Ansaugkopf mit Kühlsystemprüfgerät (92-A) abpresen. Ist der Ansaugkopf undicht, so ist durch genaues Nachziehen der Ansaugkopf-Befestigungsschrauben bzw. Muttern die Undichtigkeit zu beseitigen.

Bringt dies keinen Erfolg, so ist die Ansaugkopfdichtung auszuwechseln.

Übergangsschwierigkeiten