FAHRZEUG-		VERGASER – 2 E 2		
Firma	Type	Bestell-Nr.	Fabrik-Nr.	Kennblatt-Reg.-Nr.
Audi/VW	verschiedene	verschiedene		verschiedene

K A L T A B F A H R E N

Wird bei den o.g. Fahrzeugen mit 2 E 2-Vergasern schlechtes Kaltabfahren beanstandet, so ist die Zwangsöffnung der Starterklappe (wide open kick) wie folgt zu kontrollieren und ggf. einzustellen.
Das benötigte Halte- und Biegewerkzeug (Bild 5) ist in Eigenfertigung herzustellen.

Kontrolle:

- Drosselhebel in Vollgasstellung drehen und halten.
- Hebel (1) Bild 1 in Pfeilrichtung drücken und Spalt an der Starterklappe (2) messen.

Sollwert: 5,0 ± 0,5 mm

Einstellung

- Hebel (1) Bild 2 mit Haltewerkzeug an Punkt "A" festhalten, siehe Bild 3.
- Biegewerkzeug an Punkt "B" ansetzen und in entsprechender Richtung verbiegen, siehe Bild 4.

In Richtung ⊕ = Spalt größer
In Richtung ⊖ = Spalt kleiner

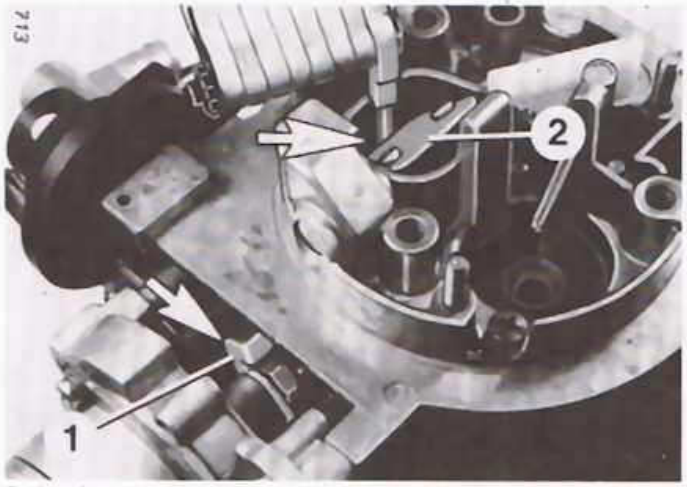


Bild 1

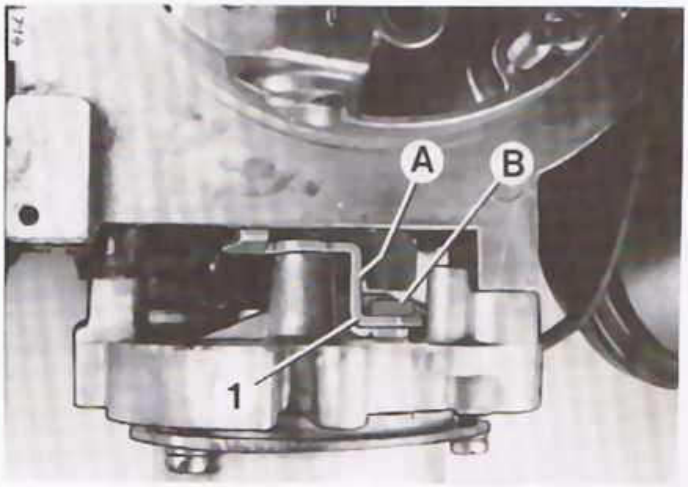


Bild 2 A = Ansatzpunkt für Haltewerkzeug
B = Ansatzpunkt für Biegewerkzeug

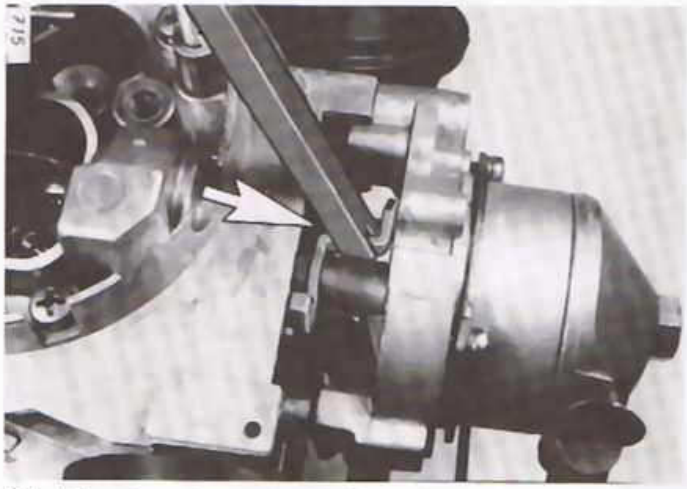


Bild 3 Ansetzen des Haltewerkzeuges

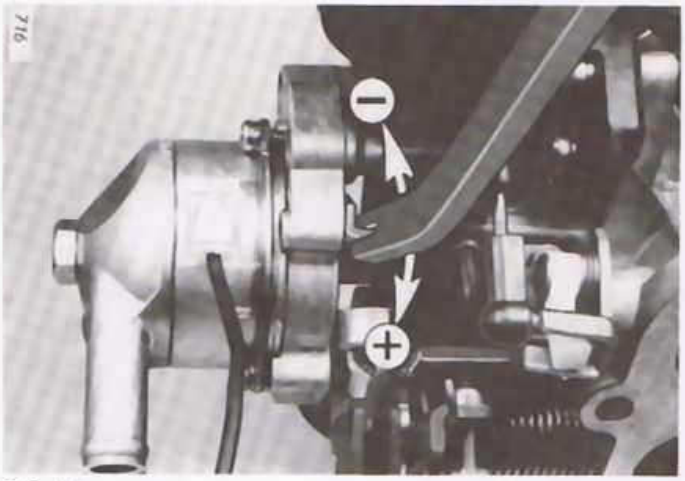


Bild 4 Ansetzen des Biegewerkzeuges

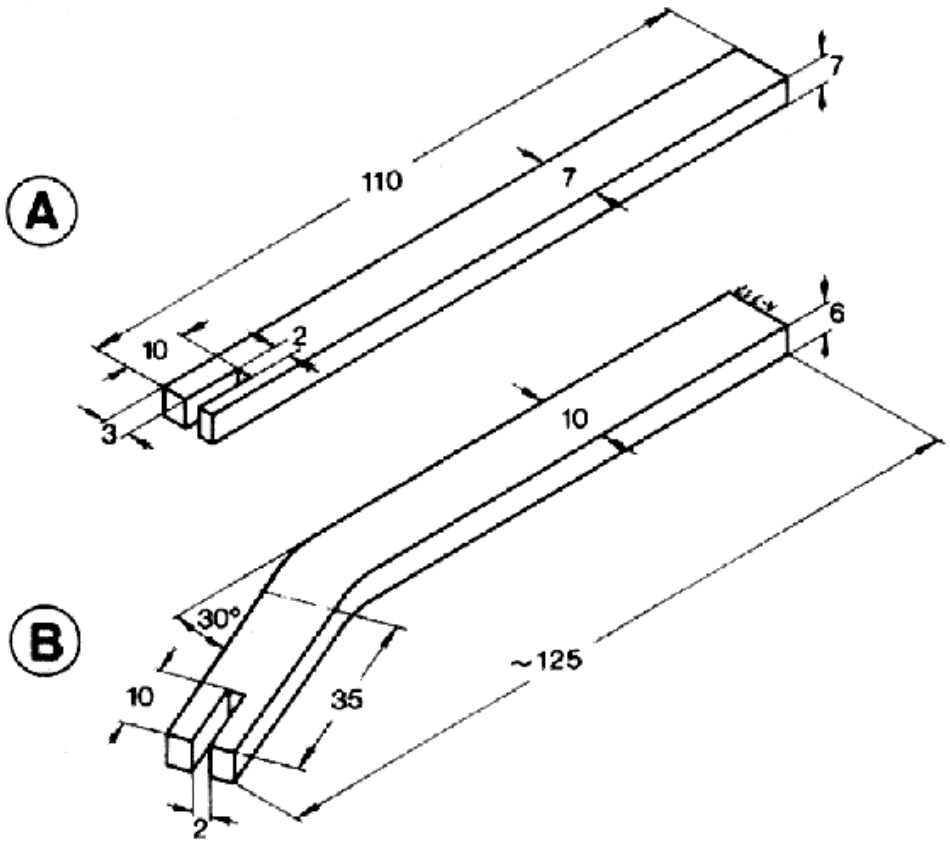


Bild 5 A - Haltewerkzeug
B - Biegewerkzeug
(Angaben in mm)

2.6 Polldowneinrichtung auf Dichtheit prüfen (Bild 8)

— Schlauch am Rückschlagventil (2) abziehen und weiße Seite des Ventils verschließen.

— Handunterdruckpumpe gemäß Bild anschließen.

— Druckdifferenz (ca. 300 mbar) in Pulldowndose (1) und Volumenbehälter (3) herstellen.

— Ist Druckdifferenzabfall feststellbar, Undichtheiten beseitigen.

Hinweis: Das Rückschlagventil darf nur in Pfeilrichtung Durchgang haben.

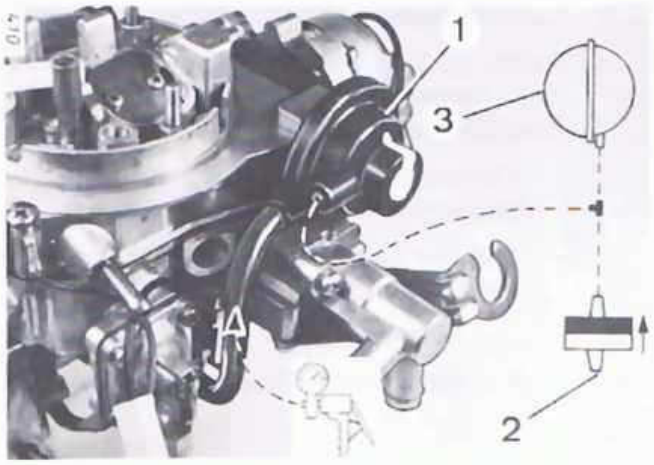


Bild 8

2.7 Starterklappe

Sicherstellen, daß die Starterklappe in Startstellung der Drosselklappe ganz schließt. Falls erforderlich Spiel „A" (Bild 9) überprüfen und ggf. einstellen.

a) Spiel „A" einstellen (Bild 9)

— Starterdeckel abbauen und Mitnehmerhebel (1) in Pfeilrichtung drücken.

— Spiel „A" überprüfen, ggf. durch Biegen des Hebels (2) korrigieren.

Spiel „A": 0,2 – 1,0 mm

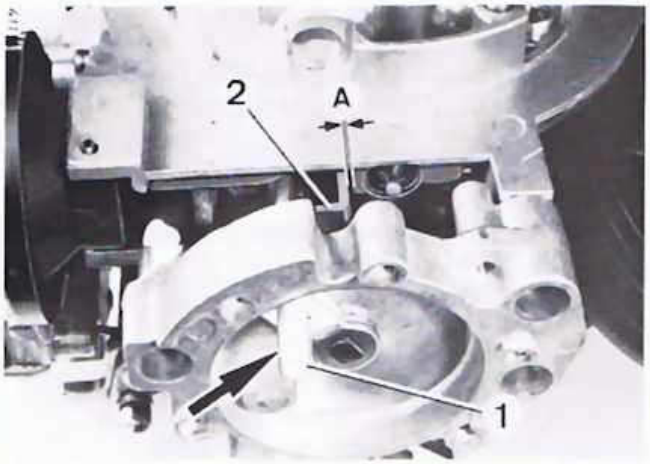


Bild 9

b) Starterklappenspalt „a" (groß) (Bild 10, 11)

— In Polldowneinrichtung Druckdifferenz herstellen, siehe Kapitel A.2.6.

— Mitnehmerhebel (1) in Pfeilrichtung drücken und Spalt gemäß Bild 11 prüfen.

— An Einstellschraube (2) korrigieren.

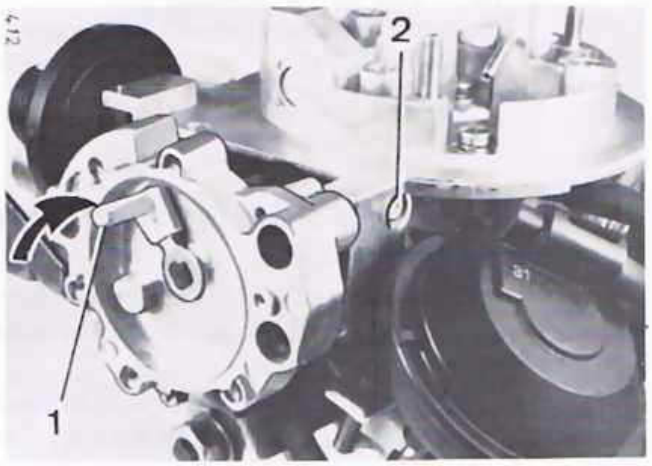
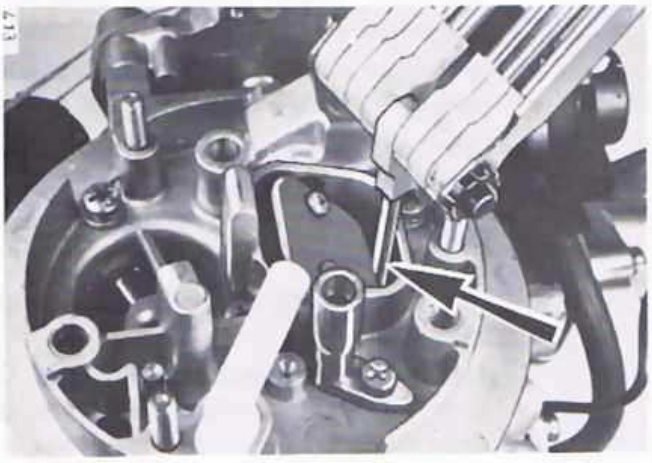


Bild 10

c) Starterklappenspalt „a" (klein)

Einstellung bei abgebautem Vergaser vornehmen, siehe Kapitel B.2.4.


Bild 11

2.8 Dehnstoffelement (Bild 12)

Achtung: Den Stift des Dehnstoffelementes nicht herausziehen oder gewaltsam hineindrücken (werkseitig eingestellt).

— Kühlmittelanschlußstutzen auf 20 °C temperieren.

— Stift des Dehnstoffelements mit ca. 30 N belasten und Maß (A) prüfen.

Sollwert: A = 2,0 ± 1 mm

— Kühlmittelanschlußstutzen ggf. ersetzen.

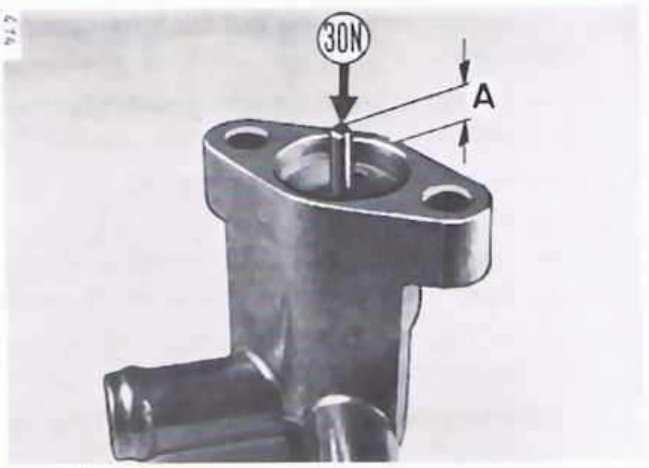


Bild 12

3. DROSSELKLAPPENANSTELLER auf Dichtheit prüfen (Bild 13, 14)

Zu Bild 13 und 14

A Schubstellung (Stößel ganz eingefahren)
B Leerlaufstellung
C Klimastellung
D Startstellung
1 Anschluß (braun)
2 Anschluß (gelb)
2a Regelventil für Leerlaufstellung „B" (zum Einstellen der Drehzahl)
3 Anschluß (rosa)
3a Regelventil für Klimastellung „C" (zum Einstellen der Drehzahl bei eingeschalteter Klimaanlage)
4 Anschlagschraube

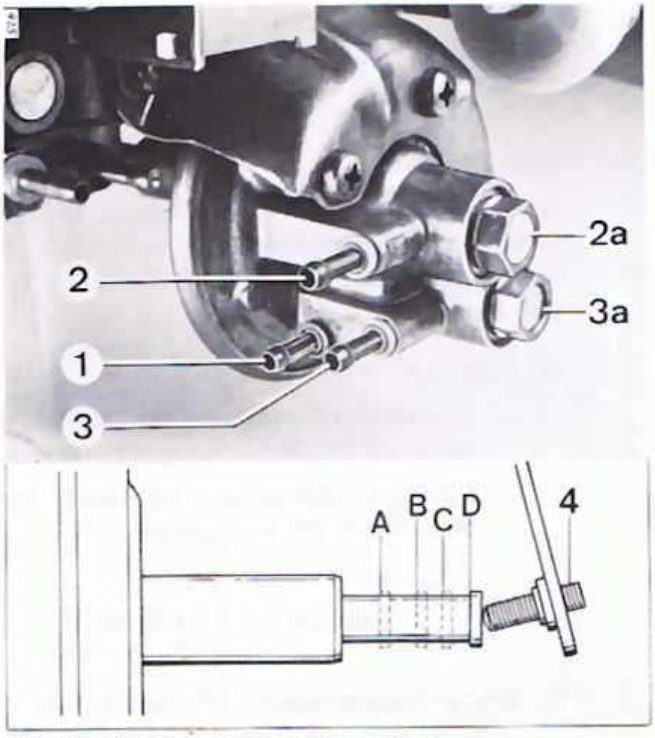


Bild 13 Ausführung mit Klimaanlage

— Anschlüsse (2 und 3) falls vorhanden verschließen.

— Vakuumtester oder Handunterdruckpumpe an Anschluß (1) anschließen und Druckdifferenz (ca. 650 mbar) herstellen.

Der Stößel muß ganz eingefahren sein (Stellung „A") und bei Betriebstemperatur des Kühlmittels zwischen Anschlagschraube (4) und Stößel ein Spiel vorhanden sein.

Ist dieses nicht möglich oder Druckdifferenzabfall feststellbar, Ansteller erneuern.

— Anschluß (2) öffnen.

Der Stößel fährt ruckartig in Stellung „B" und darf sich nicht verändern. Ansteller ggf. erneuern.

— Dann Anschluß (3) öffnen (nur bei Klimaanlage)

Der Stößel fährt weiter in Stellung „C" und darf sich nicht verändern. Ansteller ggf. erneuern.

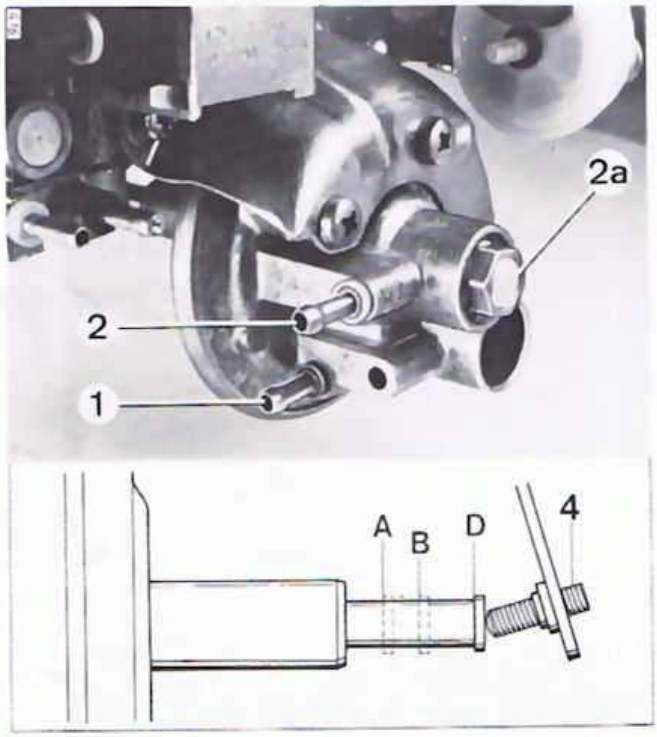
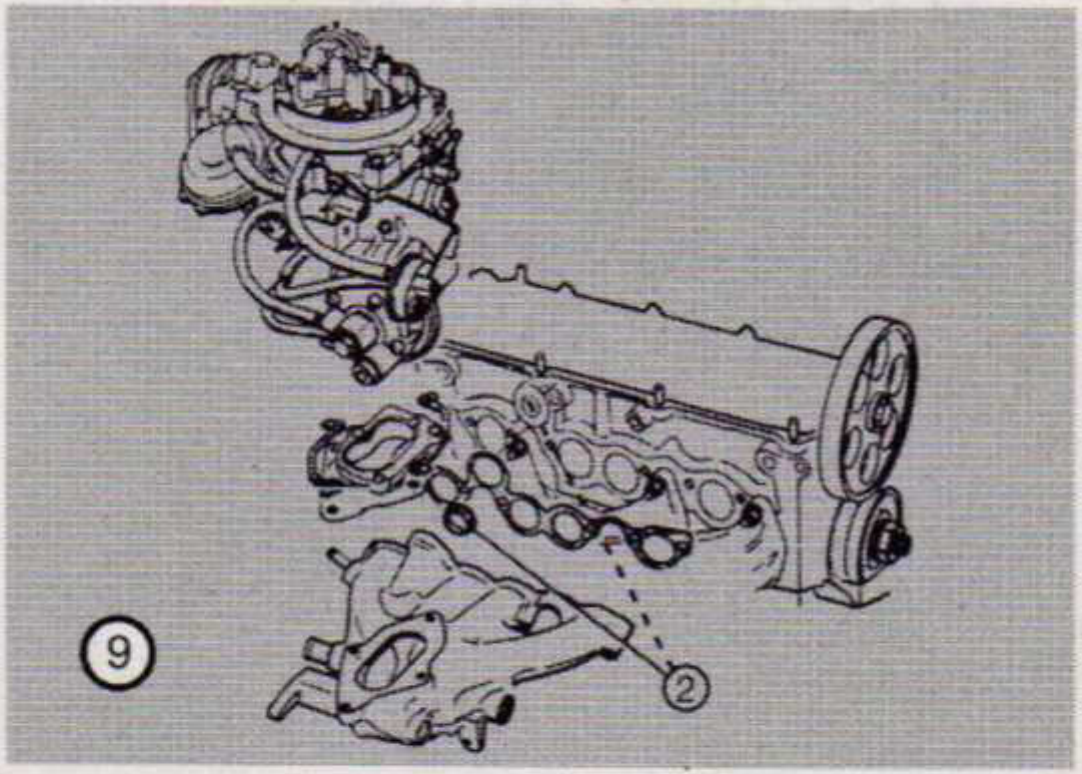


Bild 14 Ausführung ohne Klimaanlage

PIERBURG	**Dehnstoffelement / Wasseranschluss 4.07272.06 10mm** = 027129243 / **4.07272.07 12mm** = 026129243C
	Wenn das **Dehnstoffelement bereits gewechselt** wurde und **der erhoffte Erfolg ausblieb,** sollten Sie den Kühlwasserdurchlauf prüfen.
	Da das Dehnstoffelement und der Starterdeckel in Reihe durchflossen werden, können Sie die Temperatur des Starterdeckels überprüfen.
	Oft ist der Wasserdurchfluss nicht ausreichend.
	Folgen: zu hoher Leerlauf, Nachdieseln nach dem ausschalten des Motors, zu hoher Benzinverbrauch.
	Ursache: Zwischen Zylinderkopf und Ansaugkrümmer ist in dem Wasserkanal eine Gummiabdichtung **" 2 "** aufgequollen und behindert den Wasserdurchfluss. Krümmerdichtung 026129717D **757756** / Dichtring = 5002487000
	
	Abhilfe: Den Ansaugkrümmer abschrauben, Dichtflächen reinigen Dichtung und Gummiring (2) erneuern und wieder sauber montieren.
	Alle vorher **verstellte** Einstellungen wieder in den original Zustand versetzen.