4. SCHUBABSCHALTUNG (Bild 15 – 17)

Voraussetzung: Drosselklappenansteller einwandfrei.

— Motor laufen lassen.

— Stecker vom Elektro-Umschaltventil (1) abziehen.

Geht der Motor aus, Elektro-Umschaltventil einwandfrei.

Läuft der Motor weiter oder geht nur schlecht aus, Elektro-Umschaltventil (1), Thermozeitventil (2), Stromzuführung und Schlauchleitungen überprüfen.

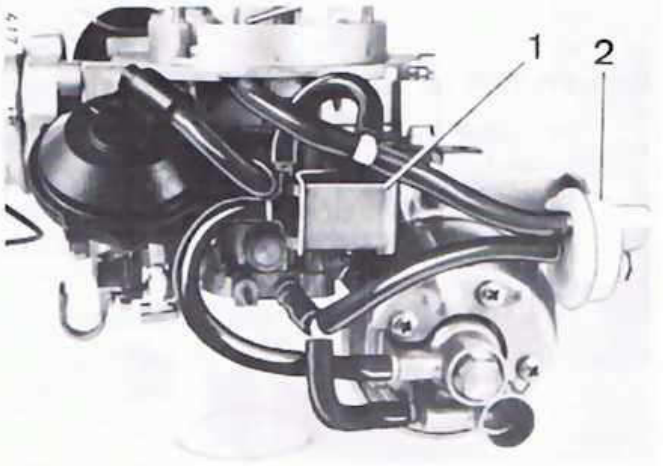


Bild 15

4.1 Elektro-Umschaltventil (Bild 16)

— Stromzuführung bei eingeschalteter Zündung kontrollieren.

— Handunterdruckpumpe gemäß Bild anschließen und Druckdifferenz herstellen.

Zündung ein = Ventil hat Durchgang
Zündung aus = Ventil muß dicht sein.

— Elektro-Umschaltventil (1) ggf. ersetzen.

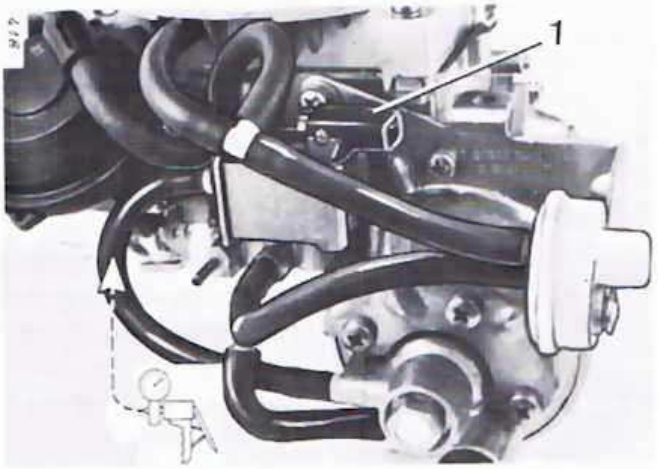


Bild 16

4.2 Thermozeitventil (Bild 17)

— Stromzuführung kontrollieren.

— Handunterdruckpumpe gemäß Bild anschließen und Druckdifferenz herstellen.

Thermozeitventil (2):
über + 15 °C = Ventil dicht
unter + 4 °C = Ventil hat Durchgang.

— Ohmmeter gemäß Bild anschließen.

Sollwert: bei 20 – 30 °C = 6 ± 1,5 Ω

— Thermozeitventil ggf. ersetzen.

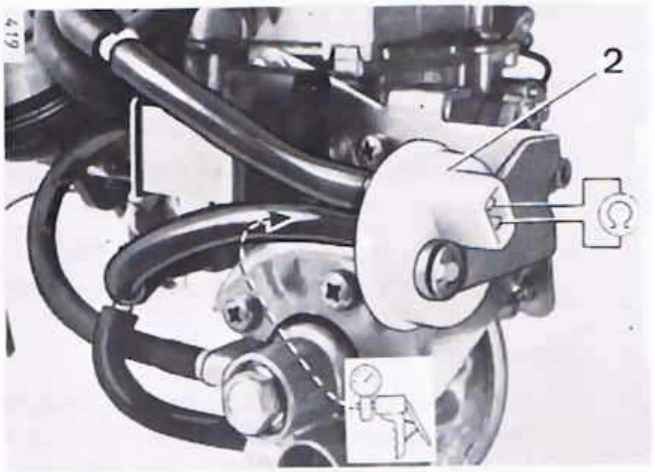


Bild 17

5. UNTERDRUCKDOSE II. STUFE (Bild 18)

— Handunterdruckpumpe gemäß Bild anschließen und Druckdifferenz herstellen.

— Ist Druckdifferenzabfall feststellbar, Unterdruckschlauch oder Unterdruckdose defekt.

— Gegebenenfalls ersetzen.

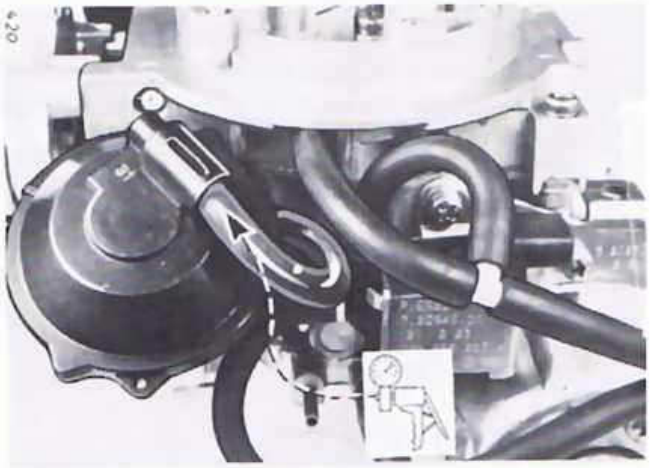


Bild 18

6. FILTER IM KRAFTSTOFFZULAUF (Bild 19)

Vor einer Vergaserreinigung ist das Filter (Pfeil) zu entfernen.

Das Filter kann mit einer M3-Schraube, die ca. 5 mm weit hineinzudrehen ist, herausgezogen werden.

Das Filter ist grundsätzlich zu erneuern.

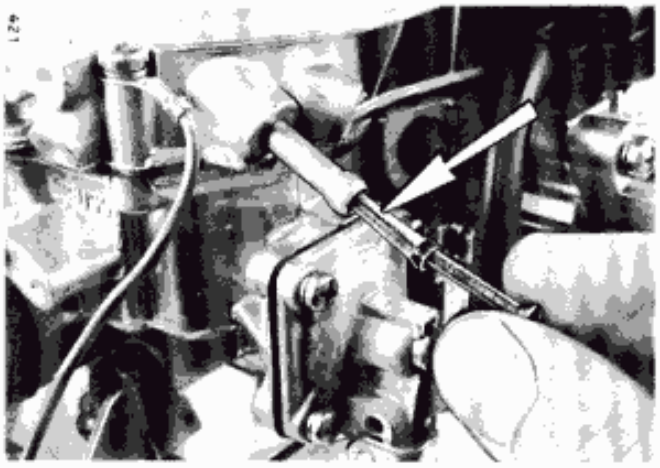


Bild 19

7. GASBETÄTIGUNG

7.1 Bei Schaltgetriebe

— Gaszug so einstellen, daß die Vollgasstellung am Drosselhebel bei Vollgasstellung des Gaspedals **knapp** erreicht wird (max. 1 mm Spiel).

7.2 Bei automatischem Getriebe (Bild 20, 21,)

Voraussetzungen:
Kühlmittel am Dehnstoffelement auf Betriebstemperatur (Dehnstoffelement muß ausgefahren sein).

— Drosselklappenansteller mit Handunterdruckpumpe ganz zurückziehen. Die Drosselklappe muß in Schubstellung gehalten werden.

— Gaszughülle (1) soweit in Pfeilrichtung ziehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist.

— Mutter (2) spannungsfrei gegen Widerlager (4) drehen und Mutter (3) mit 10 Nm kontern.

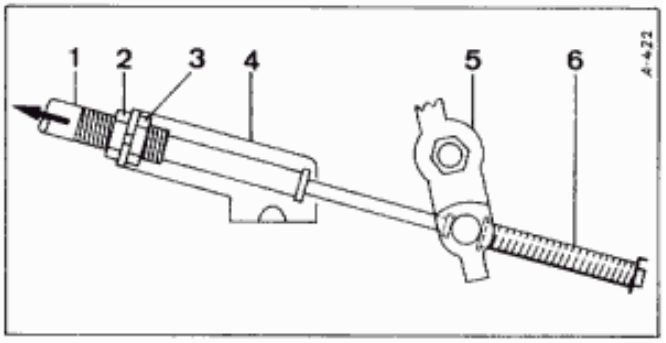


Bild 20 Schubstellung des Drosselhebels

Einstellung kontrollieren

— Gaspedal bis Vollgasdruckpunkt niedertreten (kein Kickdown). Drosselhebel (5) muß am Vollgasanschlag des Vergasergehäuses anliegen, und die Überwegfeder (6) darf nicht eingefedert sein.

— Gaspedal über Vollgasdruckpunkt bis Anschlag (Kickdown) niedertreten. Die Überwegfeder (6) muß (a = ca. 8 mm) eingefedert sein.

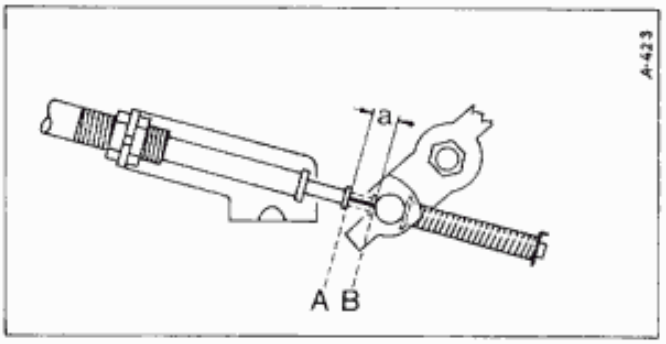


Bild 21 Vollgasstellung des Drosselhebels
A = Vollgasstellung des Gaszuges
B = Kickdownstellung des Gaszuges
a = Weg des Gaszuges von Vollgas – bis Kickdownstellung des Gaspedals

8. ANSAUGLUFTVORWÄRMUNG

Je nach Temperatur des Temperaturreglers (14) Bild 36 ist nach dem Starten des Motors die Warmluft- bzw. Kaltluftzuführung im Luftfilter geöffnet.

Kaltluftzuführung: über ca. 20 °C
Warmluftzuführung: unter ca. 20 °C

B. EINSTELLUNGEN, Vergaser abgebaut

Nachstehend angesprochene Meß- und Prüfgeräte sind über den zuständigen Generalvertreter zu beziehen.

1. GRUNDEINSTELLUNG DROSSELKLAPPEN

Hinweis: Die Drosselklappenanschlagschrauben (Pfeile) Bild 22 der I. und II. Stufe sind als Abreißschrauben ausgelegt, so daß die Grundeinstellungen entfallen.

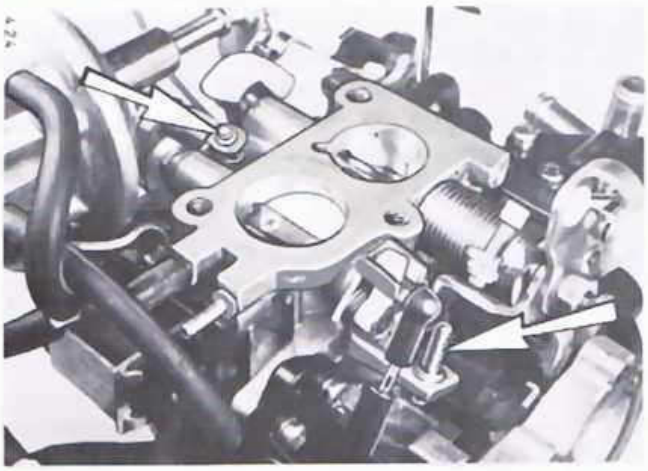


Bild 22

2. STARTEINRICHTUNG

2.1 Warmlaufkurve, Ausregelposition (Bild 23, 24)

Die Einstellung ist nur bei beschädigter Farbplombierung der Schraube (3) bzw. bei sichtbarer Verstellung der Warmlaufkurve (4) erforderlich.

- Drosselklappenansteller durch Handunterdruckpumpe ganz zurückziehen.
- Kühlmittelanschlußstutzen (Dehnstoffelement) abschrauben und statt dessen Prüfwerkzeug (2) mit Stiftlänge **8,15 mm** aufschrauben. Dabei auf richtige Lage des Schiebers (1) achten.
- Schraube (3) leicht lösen.
- Warmlaufkurve (4) mit Schraubendreher leicht gegen den Stift (5) drücken, um dem Festziehmoment der Schraube (3) entgegenzuwirken.
- Schraube (3) festziehen.
- Kurvenbahn (Pfeil) Bild 24 mit Molykote einfetten.

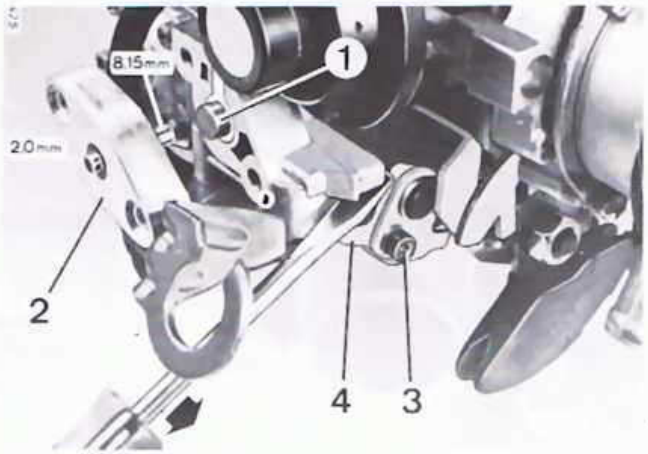


Bild 23

Prüfen der Einstellung:

- Drosselklappe etwas öffnen und langsam wieder schließen. Der Stift (5) muß dabei selbsttätig in seine Ausgangsstellung zurückgehen, siehe Bild 24.
- Kühlmittelanschlußstutzen anschrauben.

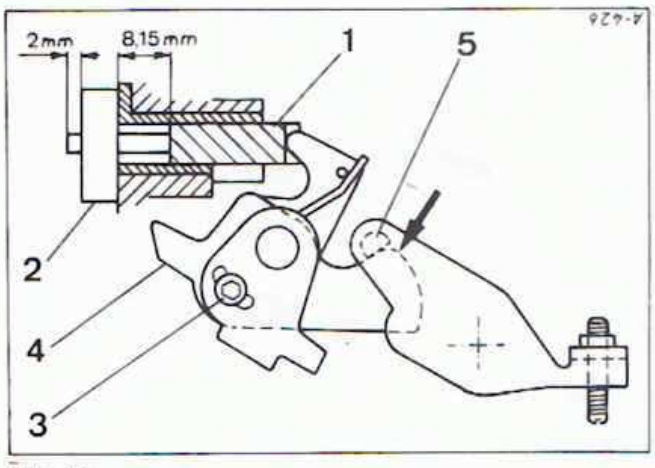


Bild 24

2.2 Drosselklappenspalt, Warmlaufstellung
(Bild 25 – 27)

Die Einstellung ist nur bei sichtbarer Verstellung der Einstellschraube (9) erforderlich.

Voraussetzung: Warmlaufkurve korrekt eingestellt, siehe Kapitel B.2.1.

— Drosselklappenansteller durch Handunterdruckpumpe ganz zurückziehen.

— Kühlmittelanschlußstutzen (Dehnstoffelement) abschrauben und statt dessen Prüfwerkzeug (2) mit Stiftlänge **2,0 mm** aufschrauben. Dabei auf richtige Lage des Schiebers (1) achten.

— Spalt gemäß (Pfeil) Bild 27 kontrollieren und ggf. wie folgt einstellen:

— Schraube (6) lösen.

— Hebel (7 und 8) zusammendrücken und dabei an Einstellschraube (9) den Spalt gemäß Bild 27 korrigieren.

Hineindrehen = kleiner
Herausdrehen = größer

— Hebel (7 und 8) zusammendrücken und Schraube (6) festziehen.

— Kühlmittelanschlußstutzen anschrauben.

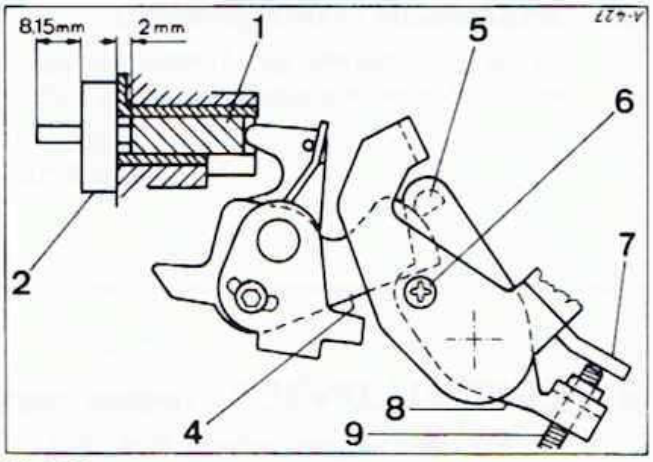


Bild 25

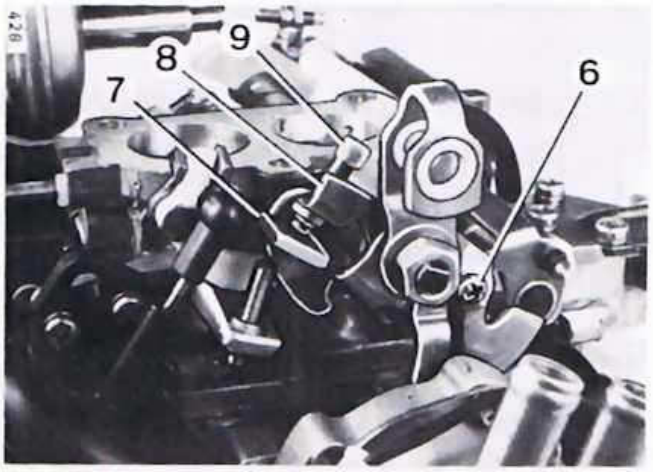


Bild 26

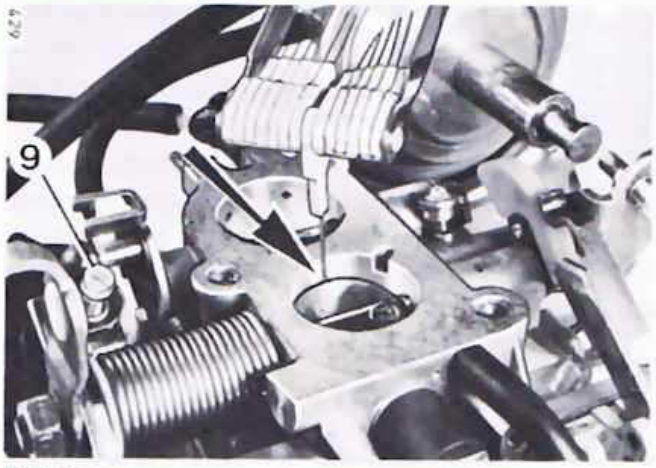


Bild 27

Drosselklappenspalt - Durchlauf Handschaltung = 0.5mm / Automatik = 0,6mm

2.3 Polldowndose auf Dichtheit prüfen (Bild 28, 29)

Voraussetzungen:
Starterdeckel abgenommen.
Vakuumtester (3) gemäß Bild 29 angeschlossen, Regelventil (4) geschlossen.

— Starterklappe durch Drücken des Hebels (1) geschlossen halten und Druckdifferenz von ca. 750 mbar herstellen (Pulldown überdrücken).

— Hebel (1) loslassen und Anschluß (5) mit Kappe (6) verschließen.

— Druckdifferenz von ca. 750 mbar herstellen.

— Vakuumtester abstellen und Dichtheitsprüfung vornehmen. Bei Druckdifferenzabfall Pulldowndose ersetzen.

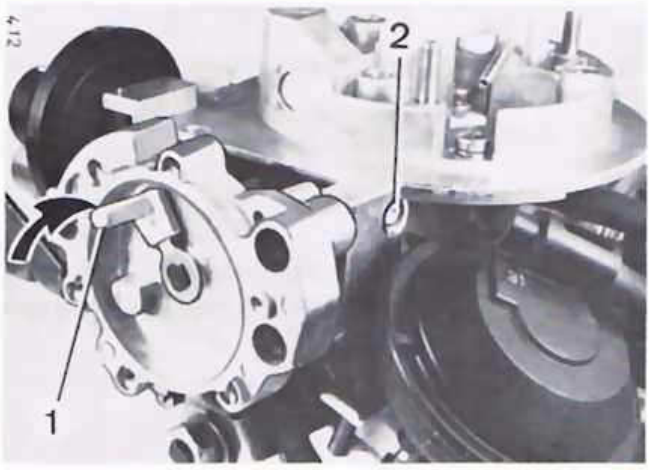


Bild 28

2.4 Starterklappe (Bild 28 – 30)

Voraussetzungen: Siehe Kapitel B.2.3, zusätzlich Spiel „A" Bild 9 korrekt.

a) **Spalt „a'" (groß)**

— Anschluß (5) mit Klappe (6) verschließen und Druckdifferenz (ca. 750 mbar) herstellen.

— Hebel (1) leicht in Pfeilrichtung drücken und Spaltmaß gemäß Bild 30 prüfen. Korrektur an Schraube (2).

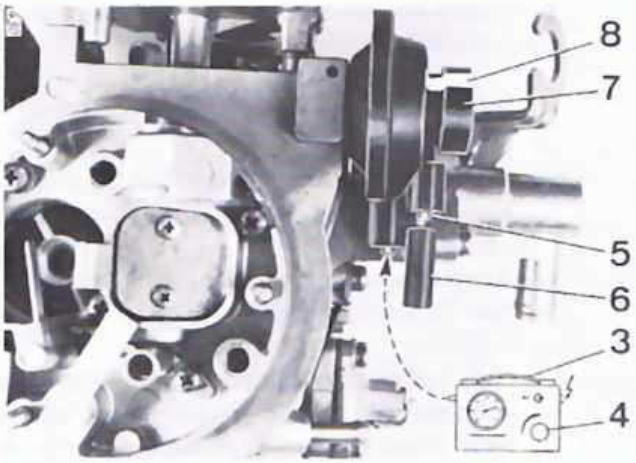


Bild 29

b) **Spalt „a" (klein)**

Prüfung und Einstellung nur erforderlich bei beschädigter Sicherung (8) bzw. nach Auswechseln der Pulldowndose.

— Kappe (6) vom Anschluß (5) abnehmen und Vakuumtester einschalten.

— Durch Drücken des Hebels (1) in Pfeilrichtung Druckdifferenz von 200 ± 50 mbar herstellen und Spaltmaß gemäß Bild 30 prüfen. Korrektur an Schaube (7).

— Starterdeckel montieren und auf Markierung bringen.

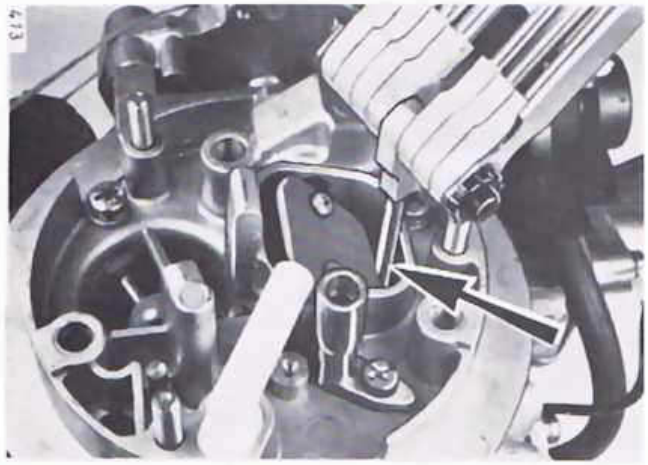


Bild 30

1. Starterklappenspalt a groß = 5,0mm Handschaltung
Automatik = 4,8mm Anschluss (5) = B verschließen
2. Starterklappenspalt a klein = 2,5mm Handschaltung / Automatik = 2,9mm
3. Anschluss A mit Unterdruckschlauch direkt am Vergaser anschließen.