

kostenlose infos
www.ruddies-berlin.de

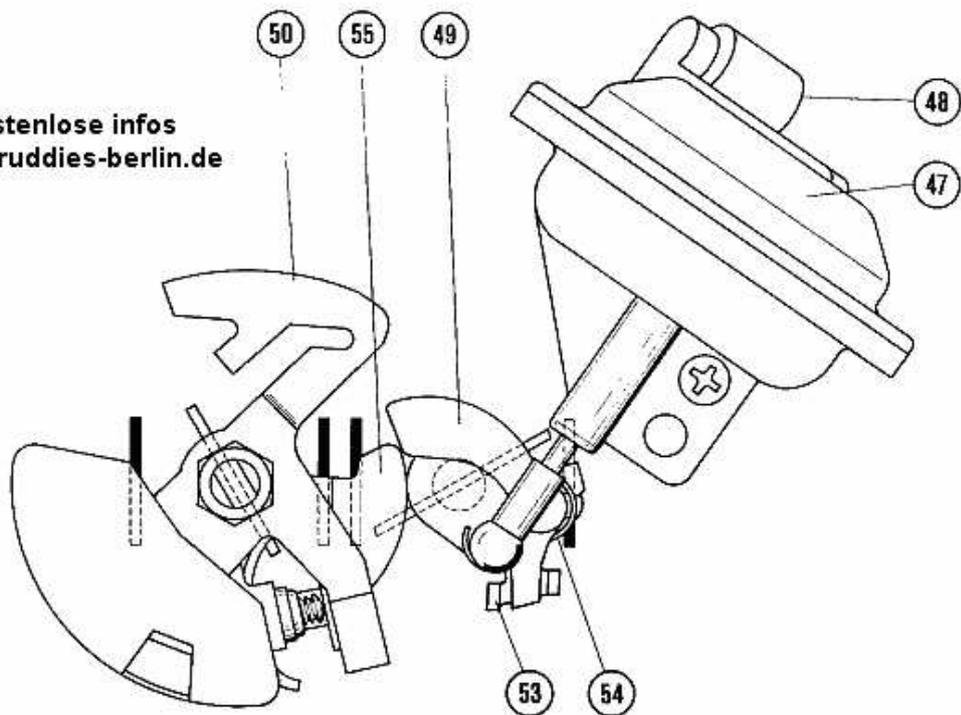


Bild 29 Übergang auf die II. Stufe

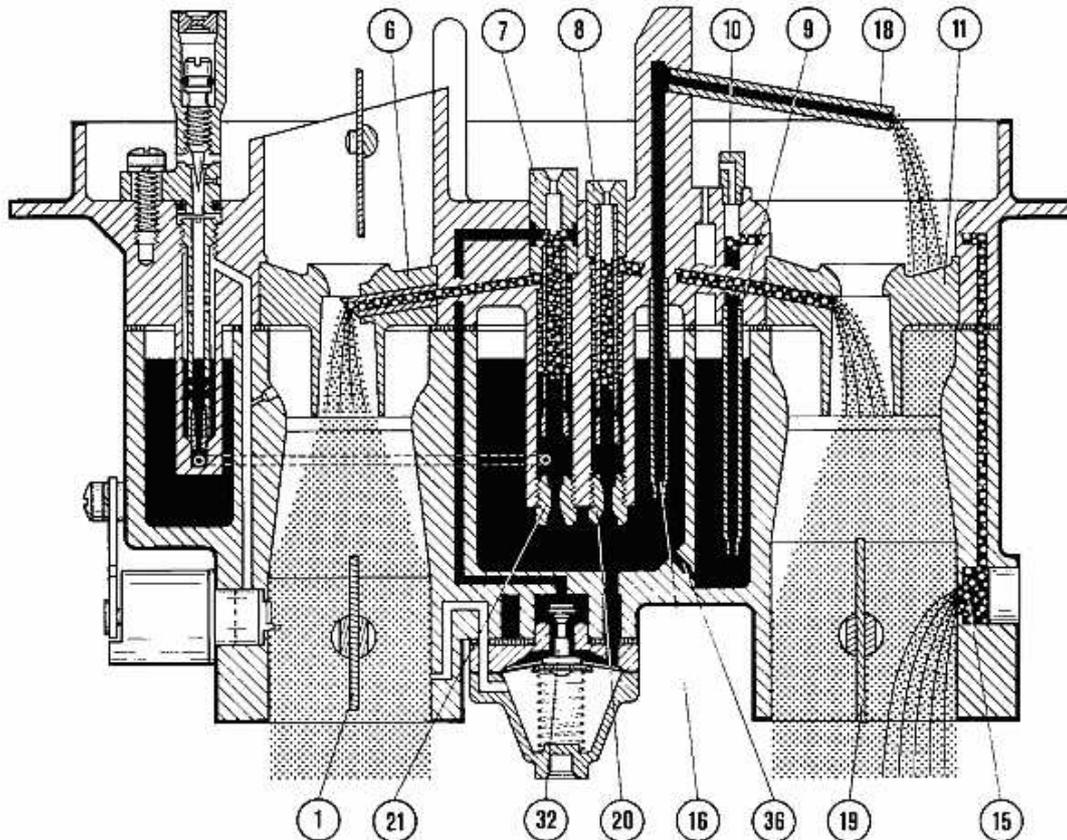
- 1 Drosselklappe I. Stufe
- 6 Vorzerstäuber I. Stufe
- 7 Luftkorrekturdüse mit Mischrohr I. Stufe
- 9 Steigrohr für Übergangskraftstoff II. Stufe
- 10 Belüftung
- 11 Vorzerstäuber II. Stufe

- 15 Übergangsschlitz II. Stufe
- 19 Drosselklappe II. Stufe
- 21 Hauptdüse I. Stufe
- 32 Anreicherungsventil
- 34 Membrane (Teillastanreicherung)
- 36 Übergangsdüse
- 47 Membrandüse II. Stufe

- 48 Anschluß zum Vergasergehäuse
- 49 Verriegelungshebel II. Stufe
- 50 Drosselhebel mit wide open kick und Segment
- 53 Gabelhebel
- 54 Biegefeder
- 55 Betätigungshebel II. Stufe

Volllastbetrieb (Bild 30)

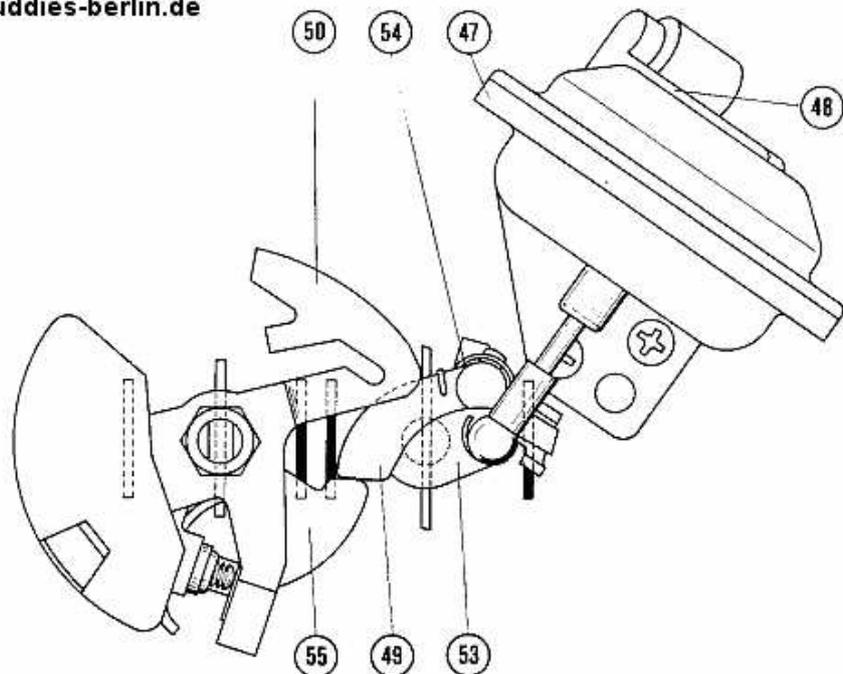
Die Volllastanreicherung hat die Aufgabe, das Kraftstoff-Luftgemisch bei Volllast dem Kraftstoffbedarf des Motors anzupassen. Je nach Anwendungsfall sind im Vergaserdeckel ein bzw. zwei Anreicherungsrohr/e (18) eingepresst, deren Steigrohr/e (16) in die Schwimmerkammer eintaucht/en. Die Mündungen der Anreicherungsrohre liegen jeweils in der I. und II. Stufe. Eine weitere Kraftstoffmenge wird über die Teillastanreicherung gefördert. Das Leerlauf- und Übergangssystem der I. Stufe ist außer Funktion, jedoch fördert das Übergangssystem der II. Stufe weil es unabhängig von der Hauptdüse ist.



kostenlose infos
www.ruddies-berlin.de

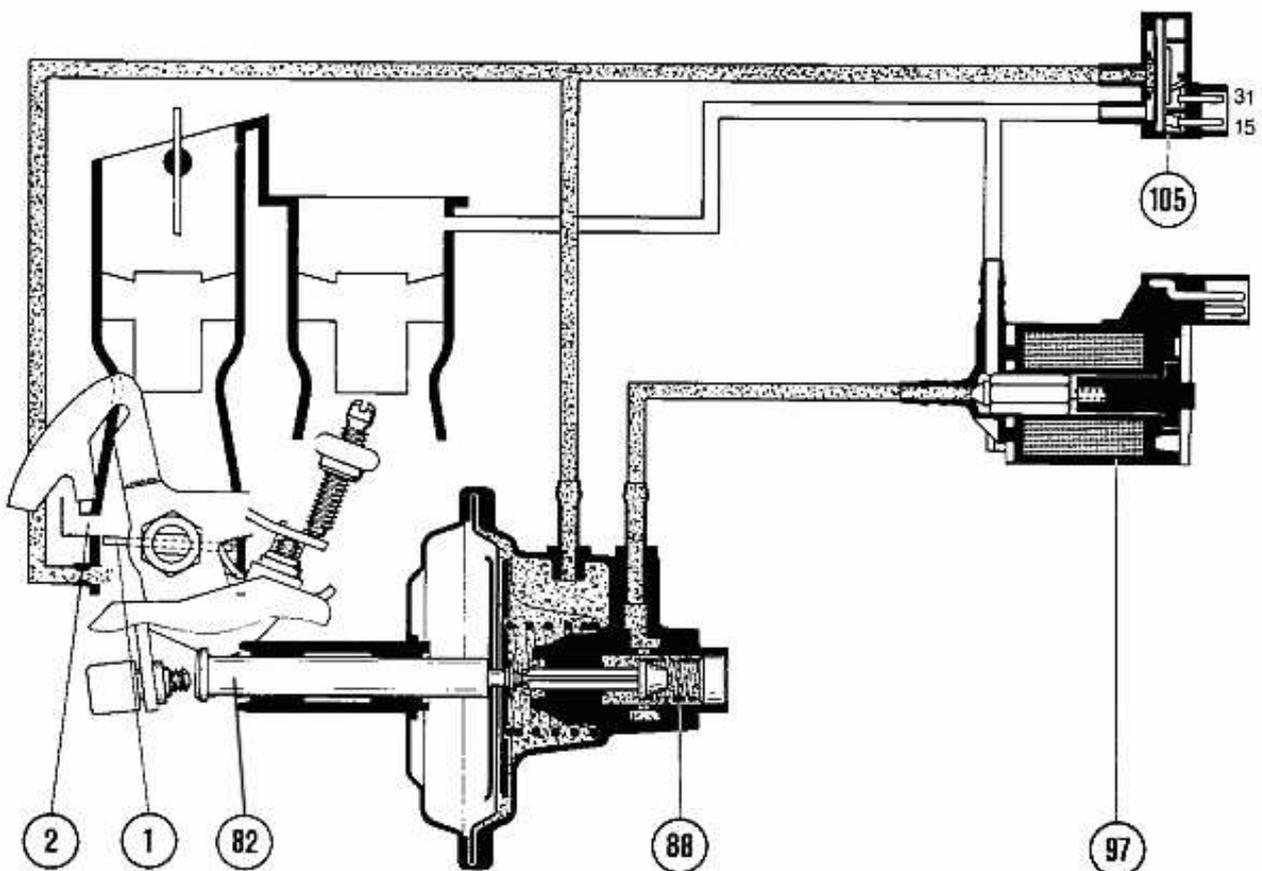
Bild 30 Vollast

- 1 Drosselklappe I. Stufe
- 6 Vorzerstäuber I. Stufe
- 7 Luftkorrekturdüse mit Mischrohr I. Stufe
- 8 Luftkorrekturdüse mit Mischrohr II. Stufe
- 9 Steigrohr für Übergangskraftstoff II. Stufe
- 10 Belüftung
- 11 Vorzerstäuber II. Stufe
- 15 Übergangsschlitz II. Stufe
- 16 Kalibriertes Steigrohr für Volllastanreicherung II. Stufe
- 18 Volllastanreicherungsrohr II. Stufe
- 19 Drosselklappe II. Stufe
- 20 Hauptdüse II. Stufe
- 21 Hauptdüse I. Stufe
- 32 Anreicherungsventil
- 36 Übergangsdüse II. Stufe
- 47 Membrandüse II. Stufe
- 48 Anschluß Vergasergehäuse
- 49 Verriegelungshebel
- 50 Drosselhebel mit wide open kick und Segment
- 53 Gabelhebel
- 54 Biegefeder
- 55 Betätigungshebel der II. Stufe



Schubbetrieb und Abstellen des Motors (Bild 31)

Im Schubbetrieb, bei Drehzahlen über ca. 1200/min, ist das Elektro-Umschaltventil (97) geschlossen (stromlos), das Regelventil (88) wird nicht belüftet. Der Stößel (82) und somit die Drosselklappe (1) gehen in Schubabstellung, der Gemischaustritt (2) (Leerlauf- und Übergangsschlitz), wird unterbrochen. Bei kaltem Motor schließt die Drosselklappe (1) nur soweit, wie Dehnstoffelement und somit Warmlaufkurve es zulassen. Sinkt im Schiebebetrieb die Drehzahl unter ca. 1200/min, öffnet das Elektro-Umschaltventil (97), belüftet das Regelventil (88) und der Gemischaustritt (2) wird wieder freigegeben (siehe Leerlauf). Beim Abstellen des Motors ist das Elektro-Umschaltventil (97) geschlossen (stromlos). Durch den sich noch drehenden Motor geht der Stößel (82) und somit die Drosselklappe (1) kurzzeitig in Schubstellung und verhindert dadurch ein Nachdieseln. Steht der Motor, wird der Drosselklappenansteller belüftet und die Drosselklappe und der Stößel gehen in Startposition.

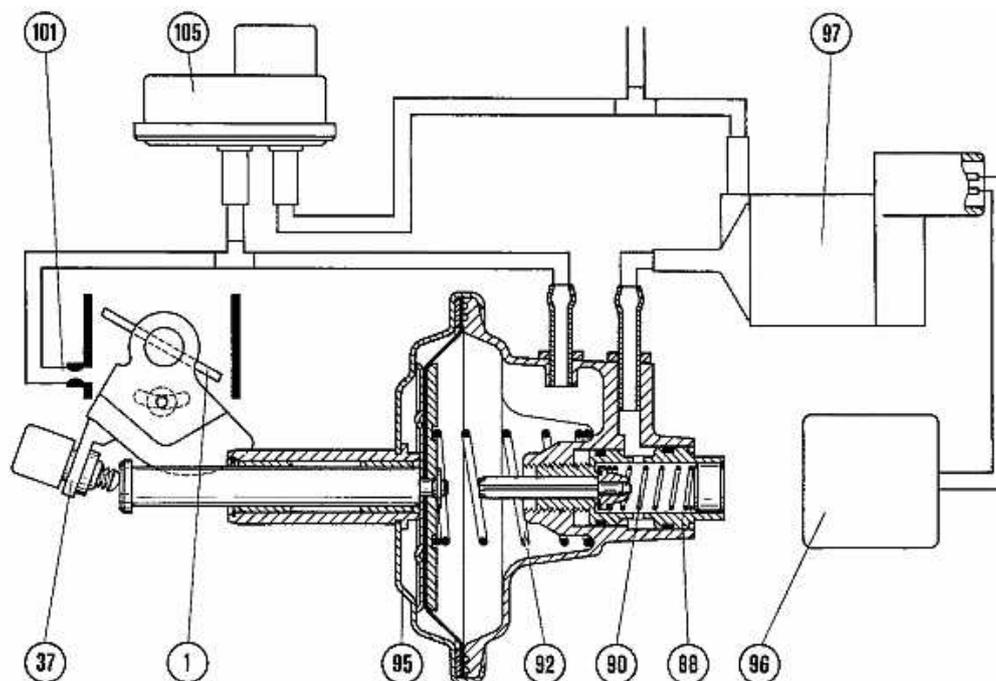


Zusatzeinrichtungen (Bild 11-15)

Für die Einhaltung der Abgasgrenzwerte bei gutem Fahrkomfort und günstigem Kraftstoffverbrauch wird die Gemischaufbereitung durch folgende Einrichtungen zusätzlich beeinflusst:

Schubabschaltung (Bild 11 und 12)

Bei der Schubabschaltung wird die Motordrehzahl über ein Relais (96) erfasst und in ein elektrisches Signal Schubabschaltung "ja" oder "nein" weiterverarbeitet. Dieses Signal wird über ein elektrisches Umschaltventil (97) in ein pneumatisches Signal umgesetzt und die Drosselklappe (1) in der Schubphase mit einem pneumatischen Steller (Drosselklappenansteller 95 bzw. 114) über die Leerlaufstellung hinaus geschlossen. Die pneumatischen Steller sind für verschiedene Anwendungsfälle als 3-Punkt- oder 4-Punkt-Dose ausgebaut. Über die Steller werden die Kaltstartstellung der Drosselklappe, die Leerlaufstellung der Drosselklappe, die Stellung der Drosselklappe im Schiebebetrieb und bei Fahrzeugen mit Klimaanlage und / oder Automatikgetriebe eine Stabilisierung der Drehzahl bei Belastung des Motors erreicht. Zur Steuerung des Stellers sind die Vergaser bzw. Fahrzeuge zusätzlich mit einem Thermozeitventil (105), einem Elektromschaltventil (97) und einem Drehzahlrelais (96) ausgerüstet. Bei Vergasern, die mit 4-Punkt-Dose (für Fahrzeuge mit Klimaanlage und / oder Automatikgetriebe) ausgerüstet sind, kommt ein weiteres Elektromschaltventil (112) hinzu.



kostenlose infos
www.ruddies-berlin.de

Bild 11 Einrichtung Schubabschaltung mit 3-Punkt-Dose (Schlauchanschlüsse siehe auch Bild 2)

Zu Bild 11 u. 12

1 Drosselklappe I. Stufe
37 Leerlaufhebel
88 Regelventil
90 Druckfeder II
92 Druckfeder I

95 Drosselklappenansteller (3-Punkt-Dose)
96 Drehzahlrelais
97 Elektro-Umschaltventil I
101 Anschluß am Vergasergehäuse
105 Thermozeitventil

112 Elektro-Umschaltventil II
113 Elektrischer Schalter
114 Drosselklappenansteller (4-Punkt-Dose)
116 Regelventil I
119 Regelventil II

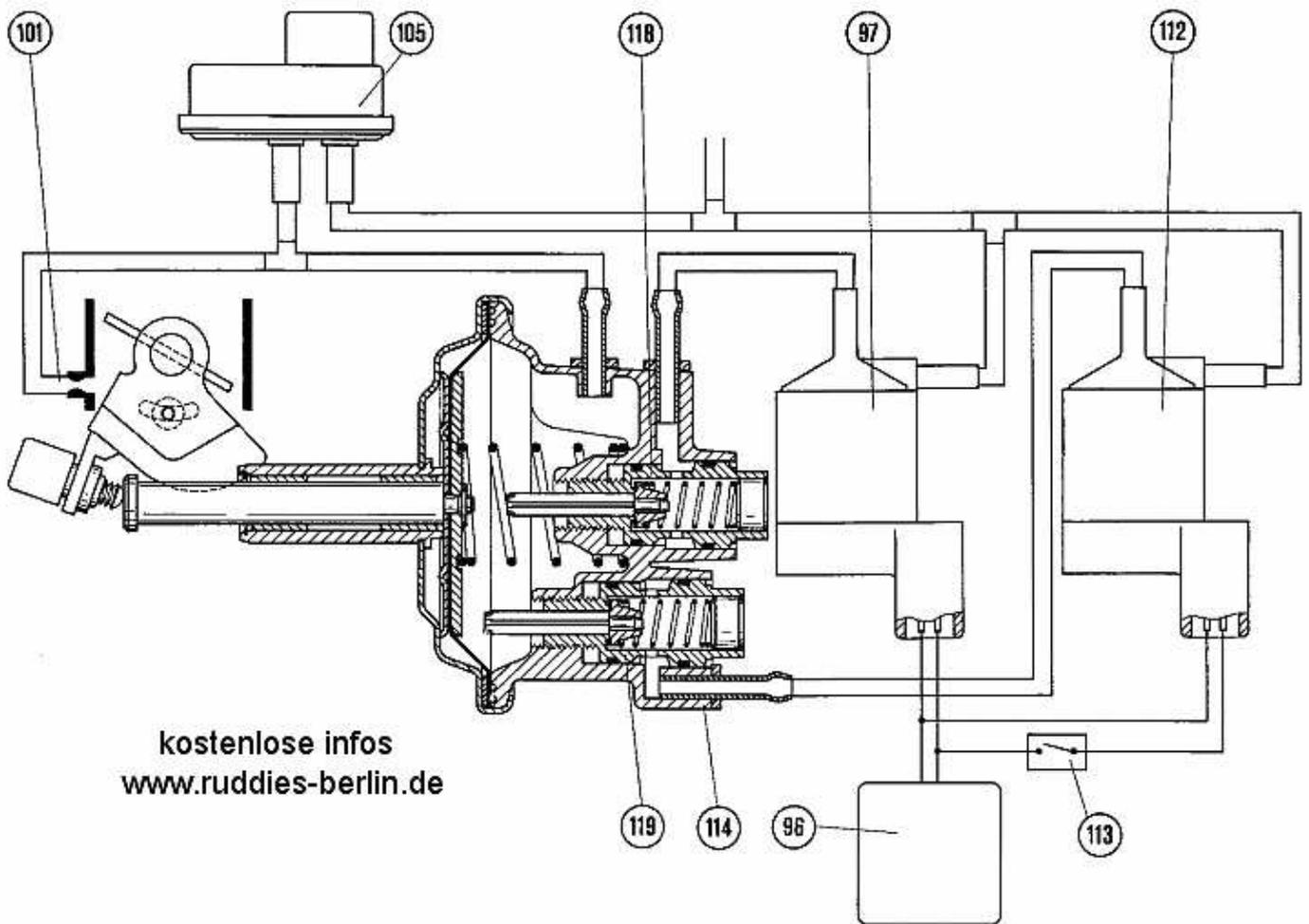


Bild 12 Einrichtung Schubabschaltung mit 4-Punkt-Dose (bei Fahrzeugen mit Klimaanlage und/oder Automatikgetriebe)

Höhenkorrektor (Bild 13)

Es wurden keine Vergaser mit Höhenkorrektor in der Serie verbaut (reine Theorie).

2. Höhenkorrektur (Bild 13)

Bestimmte Vergaser sind mit einem Höhenkorrektor (122) ausgerüstet, der in das Luftkorrektursystem für Leerlauf- und Hauptdüsenystem der I. Stufe eingreift. Eine im Motorraum befindliche Barometerdose steuert

über den Höhenkorrektor (122) (Magnetventil) die Korrekturluftquerschnitte des Leerlauf- und Hauptsystems. Bei geringem Luftdruck wird zusätzlich Korrekturluft beigegeben und das Gemisch abgemagert.

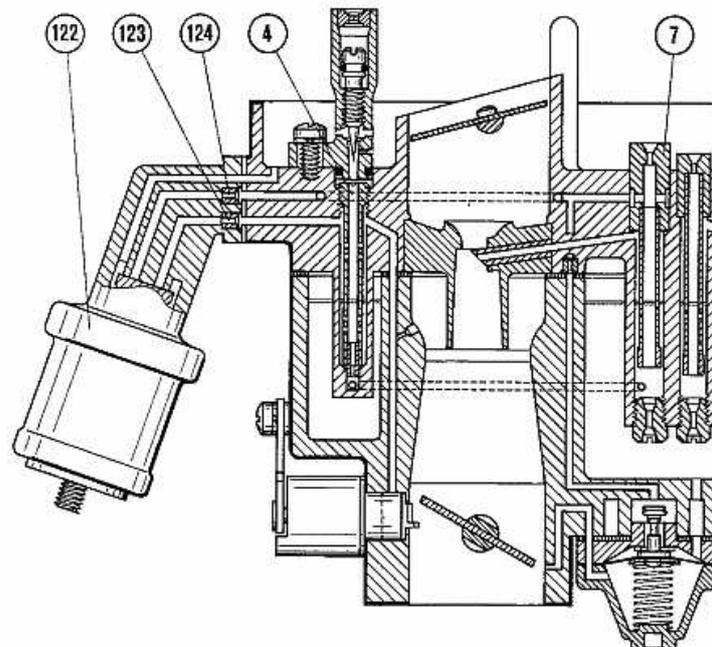


Bild 13 Höhenkorrektor und Kanalführung

- 4 Leerlaufkraftstoffdüse mit Mischrohr
- 7 Luftkorrekturdüse mit Mischrohr I. Stufe
- 122 Höhenkorrektor
- 123 Korrekturdüse für das Leerlaufsystem
- 124 Korrekturdüse für das Hauptsystem der I. Stufe

Verzögerungsvolumen (99, Bild 14)

Für eine Verzögerung der Starterklappenöffnung.

Gasblasenabscheider/Kraftstoffvolumen (100, Bild 14)

In ihm werden die bei hoher Temperatur entstehenden Gasblasen in dem Kraftstoffsystem abgeleitet und für den Heißstart vorgewärmter Kraftstoff zu Verfügung gestellt.

Temperaturschalter (115, Bild 14)

Zum Abschalten der Saugrohr- und Starterbeheizung in Abhängigkeit der Kühlmitteltemperatur.

Ansaugluftvorwärmung (111, Bild 14)

Saugrohrbeheizung

Die Ansaugluftvorwärmung ist ein elektrisch beheizter "Igel" der direkt unterhalb vom Vergaser von unten in das Saugrohr verschraubt ist.

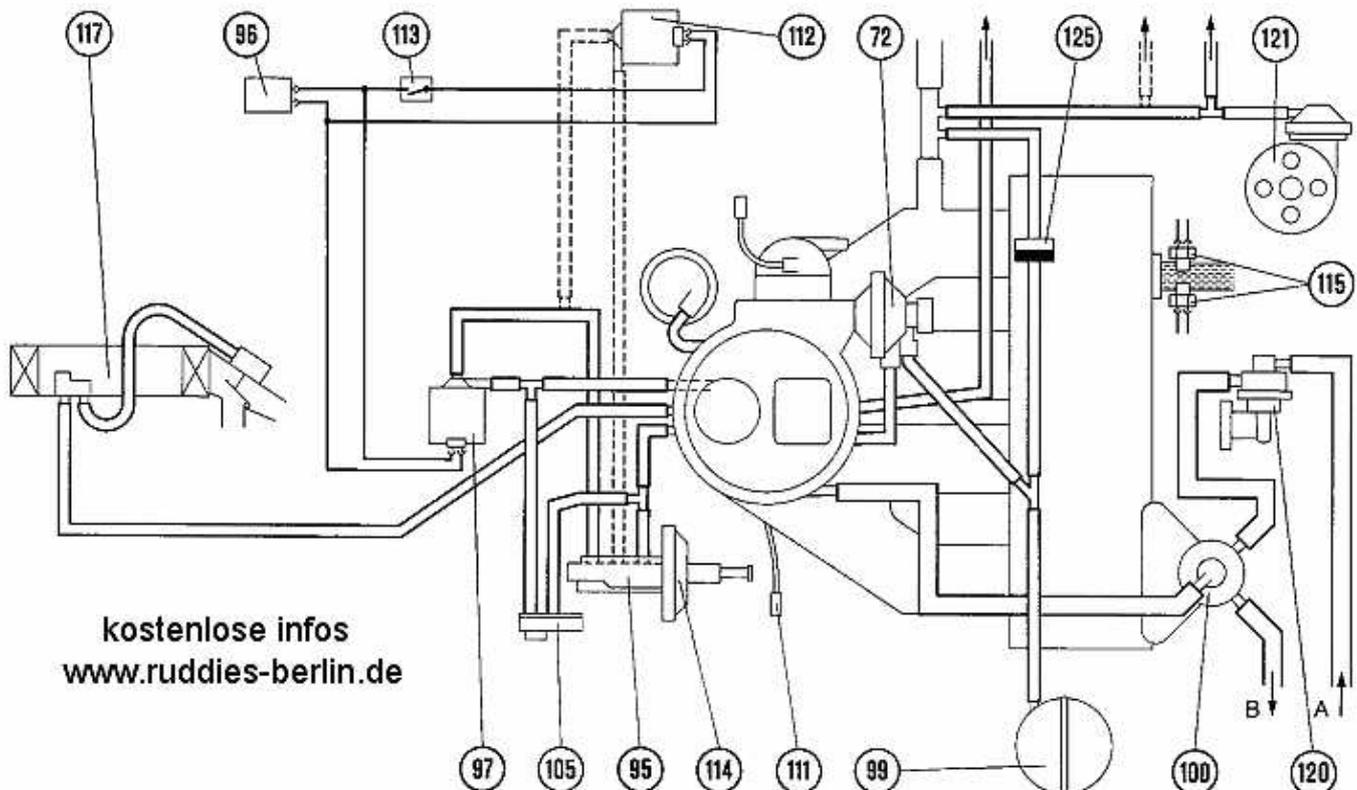


Bild 14 Anschlußschema Zusatzeinrichtungen

72 Pulldown-Dose	105 Thermozeitventil	117 Luftfilter mit Einrichtung zur Ansaugluftvorwärmung
95/114 Drosselklappenansteller (3- bzw. 4-Punkt-Dose)	111 Anschluß Saugrohrbeheizung	120 Kraftstoffpumpe
96 Drehzahlrelais	112 Elektro-Umschaltventil II (nur bei Klimaanlage und/oder AT-Getriebe)	121 Zündverteiler
97 Elektro-Umschaltventil I	113 Elektrischer Schalter	125 Rückschlagventil
99 Verzögerungsvolumen	115 Temperaturschalter	A Kraftstoffzulauf
100 Kraftstoffvolumen		B Kraftstoffrücklauf

8. PTC-Heizelement (17) Bild 15

Das PTC-Heizelement verhindert bei kritischen Außentemperaturen Vereisung des Leerlauf- und Übergangssystems in der I. Stufe.

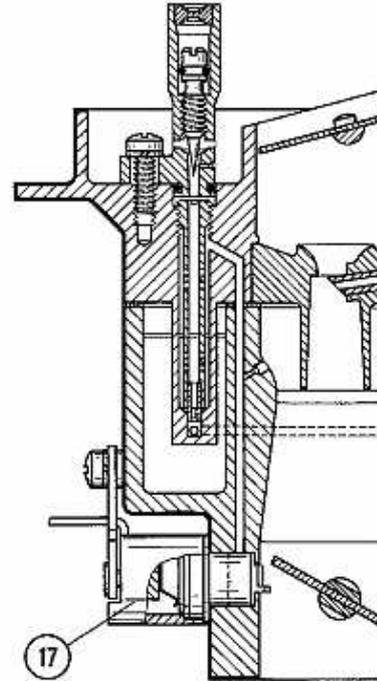


Bild 15 PTC-Heizelement

Kraftstoffzufluss und Schwimmereinrichtung (Bild 16)

Das Schwimmersystem regelt den Kraftstoffzufluss mit Hilfe des Schwimmerauftriebs und der vom Schwimmerhebel betätigten Schwimmernadel (24). Damit bleibt das Kraftstoffniveau in der Schwimmerkammer bei allen Betriebszuständen konstant. Der von der Kraftstoffpumpe geförderte Kraftstoff gelangt über das Anschlussrohr (28) und das geöffnete Schwimmernadelventil (23) in die Schwimmerkammer. Mit ansteigendem Kraftstoffniveau steigt der Schwimmer (27) nach oben und drückt die Schwimmernadel auf ihren Sitz. Das Schwimmernadelventil öffnet erst wieder, wenn das Niveau in der Schwimmerkammer sinkt, d.h. bei laufendem Motor wird entsprechend der Kraftstoffentnahme ein Spalt freigegeben. Ein Drahtbügel öffnet die Nadel zwangsweise. Das Kraftstoffniveau und der Druck in der Schwimmerkammer beeinflussen das Fahrverhalten und den Kraftstoffverbrauch. Deshalb besteht über das Belüftungsrohr (22, Bild 4) eine Verbindung zu der Reinluftseite des Luftfilters. Die als Innenbelüftung bezeichnete Ausführungsform der Schwimmerkammerbelüftung ermöglicht unabhängig vom Verschmutzungsgrad der Luftfilterpatrone annähernd konstanten spezifischen Kraftstoffverbrauch in den einzelnen Lastpunkten.

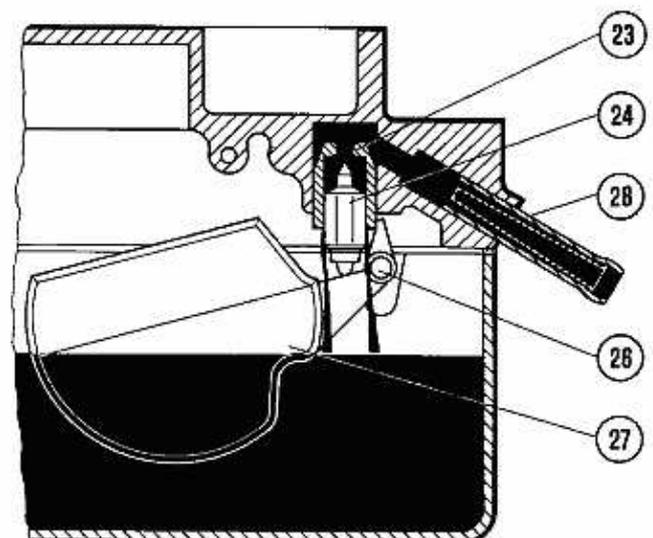


Bild 16 Kraftstoffzufluß und Schwimmereinrichtung

- 23 Schwimmernadelventil
- 24 Schwimmernadel
- 26 Schwimmerachse
- 27 Schwimmer
- 28 Kraftstoffzulaufrohr

kostenlose infos
www.ruddies-berlin.de