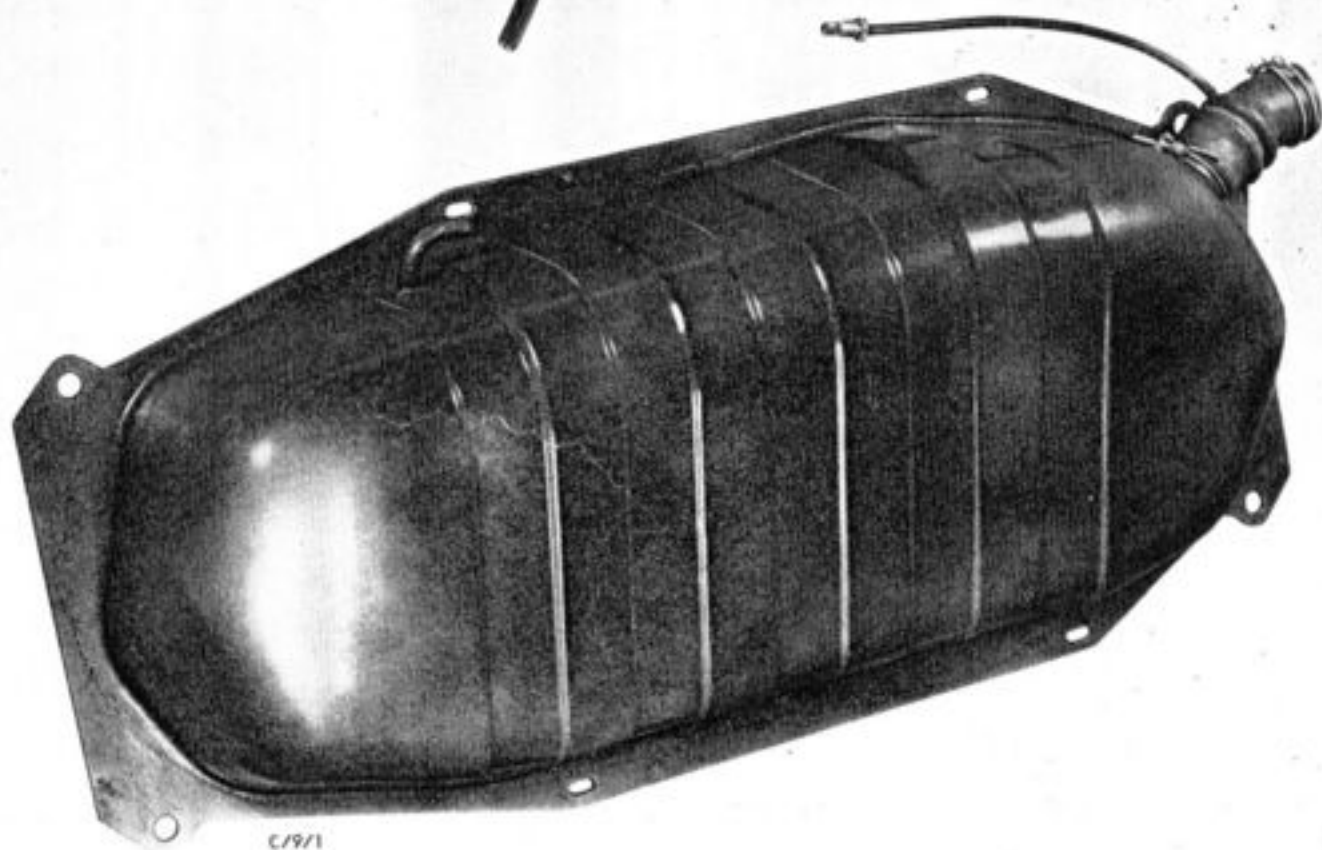
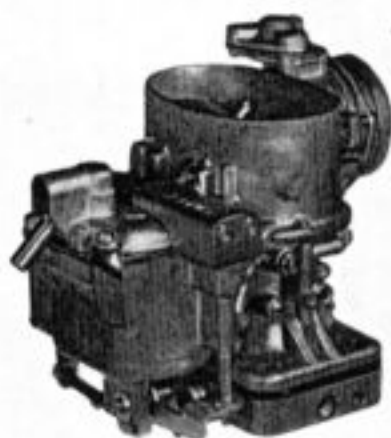
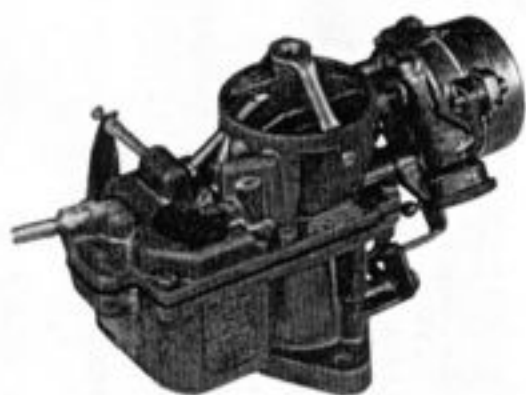


FUEL SYSTEM

KRAFTSTOFF-SYSTEM



C/9/1

INHALT

Kraftstoffbehälter aus- und einbauen
Kraftstoffpumpe mit Reparatursatz überholen

Ford-Vergaser aus- und einbauen
Vergaser zerlegen und zusammenbauen
Startautomatik einstellen
Beschleunigerpumpen-Einspritzmenge einstellen
Umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung einstellen

Solex-Vergaser aus- und einbauen
Vergaser zerlegen und zusammenbauen
Startautomatik einstellen
Umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung einstellen

Leerlauf einstellen

SPEZIAL-WERKZEUGE

GH 9552 Schlüssel FORD-Vergaser Einstellung

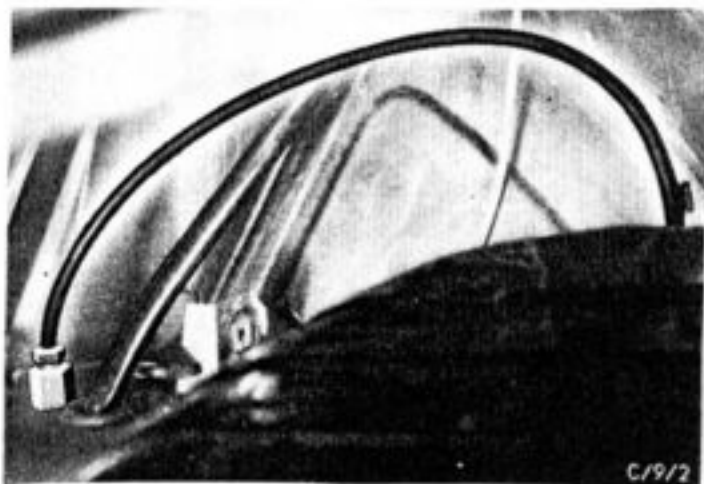
FUEL TANK, REMOVAL AND INSTALLATION

Attention! Safety hazard! Make sure to ground both the vehicle and the fuel tank before removing the tank (danger of explosion due to static electricity). On the removed tank attach a suitable danger sign, e.g.

"Caution - Gasoline Fumes - Danger of Explosion!"

Removal

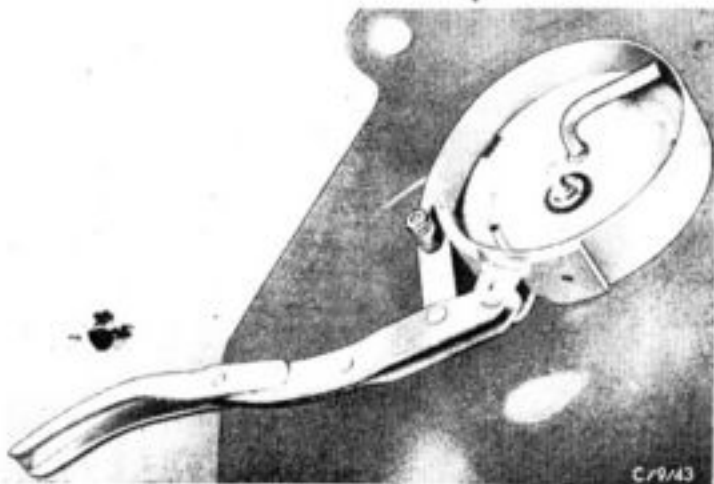
1. Empty the fuel tank by drawing out the gasoline.
2. Slacken the filler hose clamp and pull the hose from the tank connection.
3. Unscrew the four fuel tank retaining screws and pull the tank a little forward.
4. Pull off the vent hose and lay it aside. Pull the wires off the fuel gauge sender unit.
5. Unscrew the fuel line connection at the floor panel and remove the tank.

Fuel Gauge Sender Unit, Replacement

Use tool GW 6883 for replacing the fuel gauge sender unit. Check and if necessary replace the suction line screen before installing the unit. Install sender unit with new gasket.

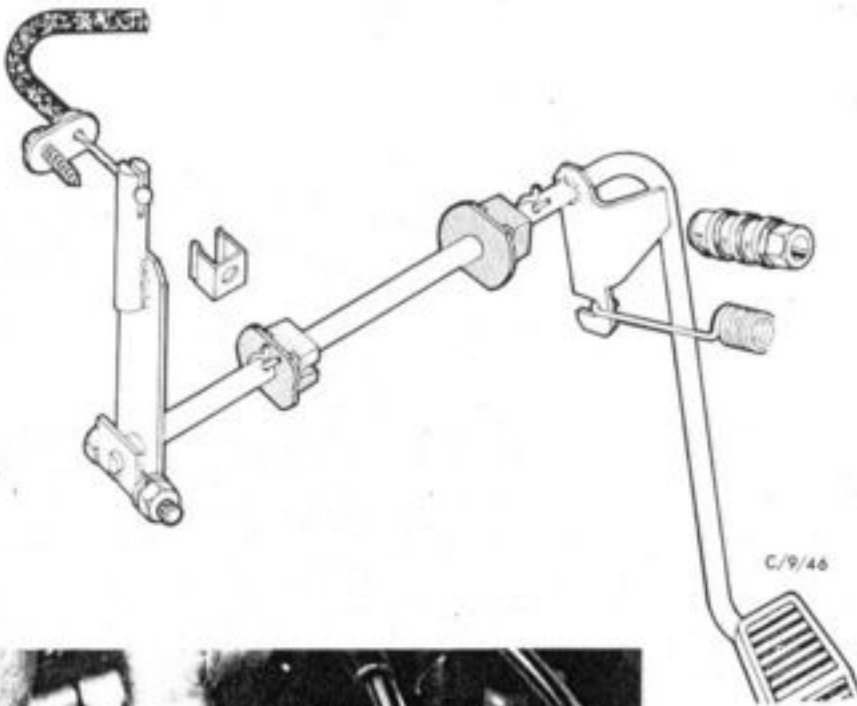
Installation

1. Position the fuel tank in the luggage compartment and reconnect the fuel line at the floor panel.
2. Place fuel tank in installation position and fit the retaining screws, simultaneously attaching the fuel line to the retaining clip. Fit the vent hose and route it without kinks.
3. Slide the filler hose on the connection and tighten the clamp. Tighten the four fuel tank retaining screws.



ACCELERATOR CABLE, REPLACEMENTRemoval

1. Remove the retainer and unhook the cable at the throttle lever.
2. Unscrew accelerator cable from the bracket and dash panel.
3. Remove the retainer at the lever of the accelerator shaft and lever assembly and unhook the cable.

Installation

1. Screw accelerator cable to the dash panel. Attach cable to the accelerator lever and fit the retainer.
2. Attach accelerator cable to the throttle lever and fit the retainer. Screw accelerator cable to the bracket and adjust it so that - with the engine at operating temperature - the throttle valve reaches full throttle stop and idle stop position when fully depressing and releasing the accelerator pedal respectively. Then, with the engine still at operating temperature, adjust the accelerator pedal stop position.



Kraftstoffpumpe mit Reparatursatz überholen (Kraftstoffpumpe ausgebaut)

ZERLEGEN

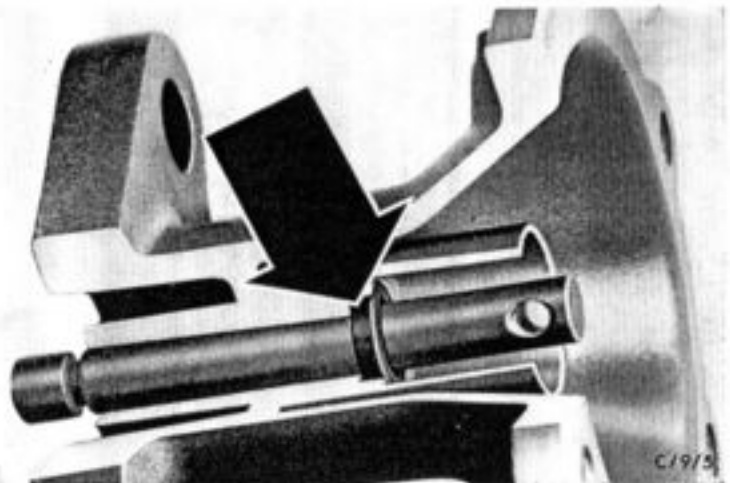
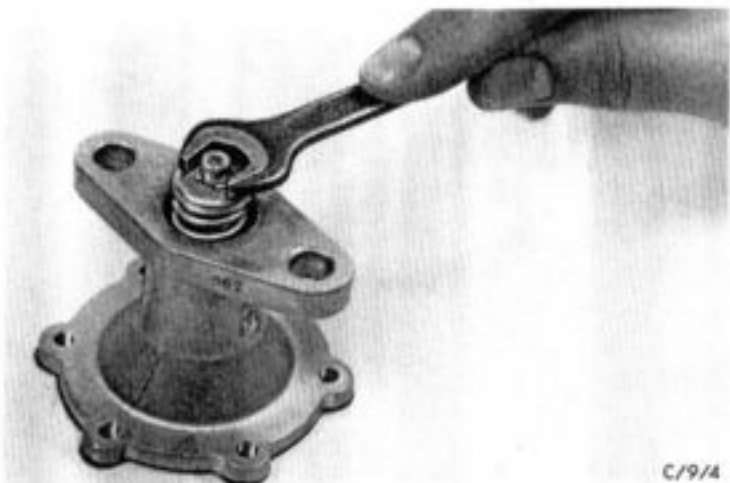
1. Deckel abschrauben, Filtersieb abnehmen. Pumpenober- und -unterteil am Flansch für den späteren Zusammenbau mit einer Reißnadel zeichnen. Schrauben entfernen, Ober- und Unterteil voneinander trennen.

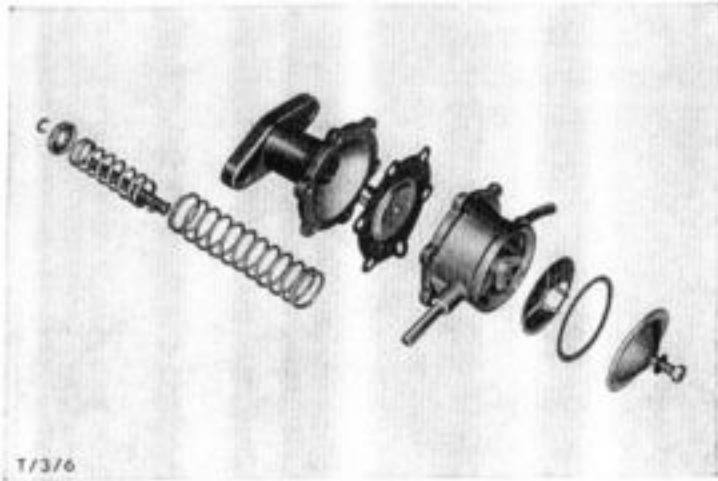
Beachte: Das Pumpenoberteil mit seinen Ventilen kann nicht weiter zerlegt werden.

2. Pumpenunterteil mit der Membrane auf eine ebene Fläche stellen. Federteller der Schraubenfeder mit einem 10-mm-Maulschlüssel niederdrücken, U-Scheibe aus der Ringnut der Stößelstange nehmen. Federteller und Feder abnehmen. U-Scheibe wieder auf den Stößel schieben.

Beachte: Der Stößel wird im Pumpenunterteil durch einen kleinen Dichtring abgedichtet. Dieser Dichtring kann nicht erneuert werden. Da die Dichtlippe dieses Ringes jedoch gegen die Nut der U-Scheibe im Stößel zeigt, würde der Dichtring unweigerlich zerstört, wenn der Stößel in Richtung zur Membrane aus dem Pumpenunterteil gezogen würde. Es muß deshalb genau wie folgt verfahren werden:

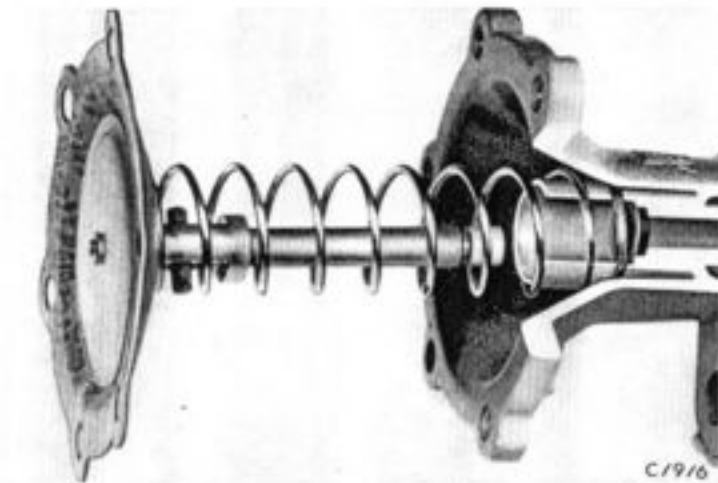
3. Pumpenunterteil in die Hand nehmen, Membrane leicht einwärts drücken, U-Scheibe wieder entfernen. Dann Membrane nur so weit loslassen, bis mit einer Reißnadel der Verbindungsstift zwischen Membrane und Stößel herausgedrückt werden kann.



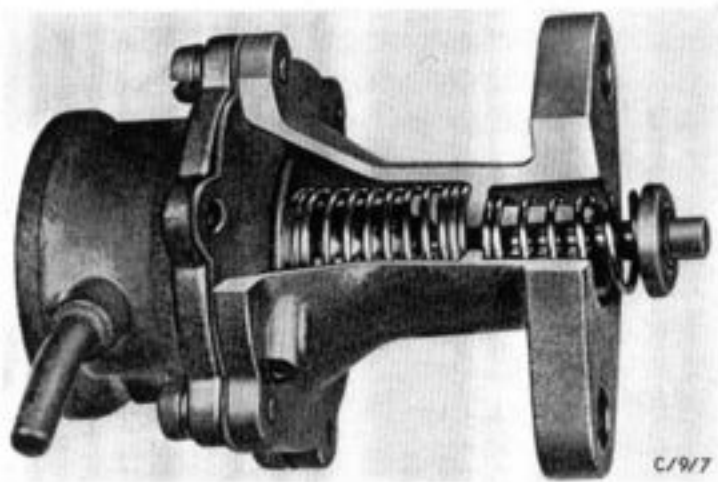


4. Stößel in Richtung Antriebsseite aus dem Pumpenunterteil ziehen. Membrane und Druckfeder abnehmen.

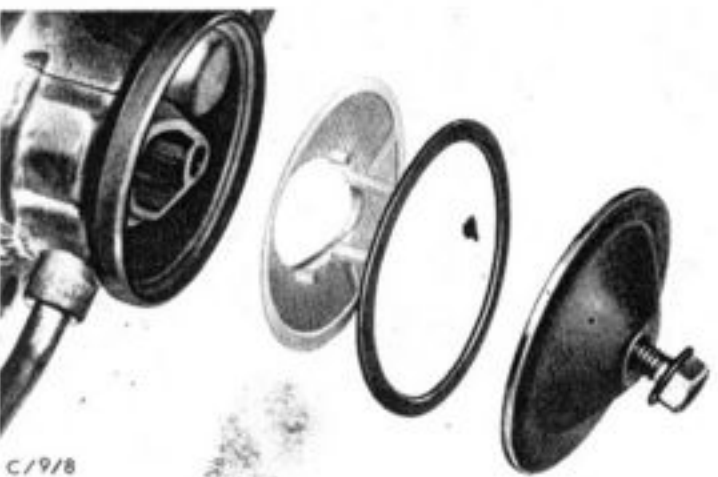
ZUSAMMENBAUEN



1. Stößel leicht fetten und mit der neuen Membrane durch den Stift verbinden. Feder aufsetzen.
2. Pumpenunterteil gegen den Federdruck auf den Stößel schieben, bis die Membrane anliegt.



3. Pumpenunterteil mit der Membrane auf eine ebene Fläche stellen. Druckfeder mit Federteller aufsetzen. Federteller mit einem 10-mm-Maulschlüssel auf den Stößel schieben und U-Scheibe einsetzen.



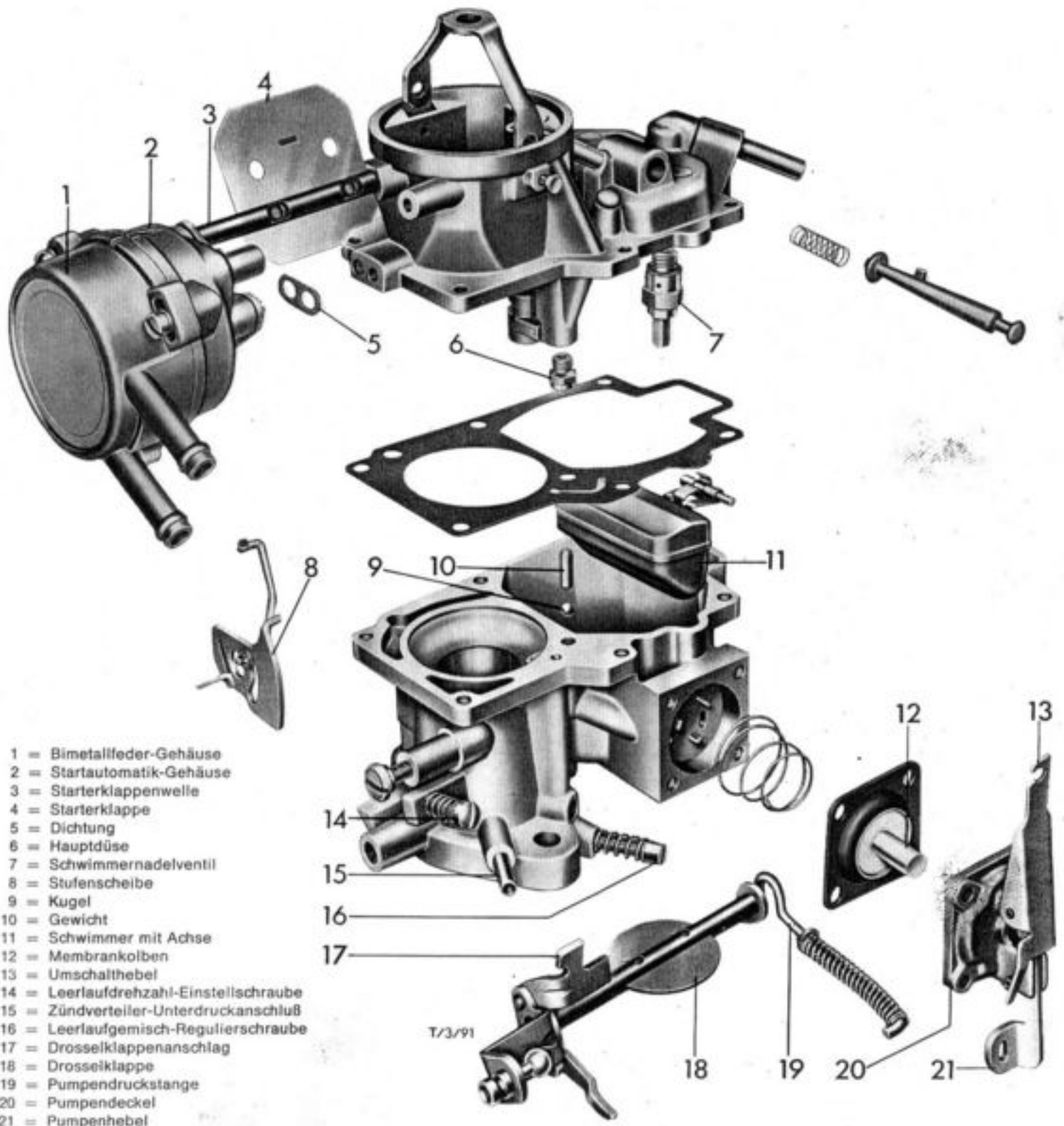
4. Pumpenoberteil nach der Strichmarke am Flansch ausrichten. Stößel so weit eindrücken, daß die Membrane nicht verspannt ist. In diesem Zustand Schrauben einsetzen und Ober- teil mit Unterteil verschrauben.

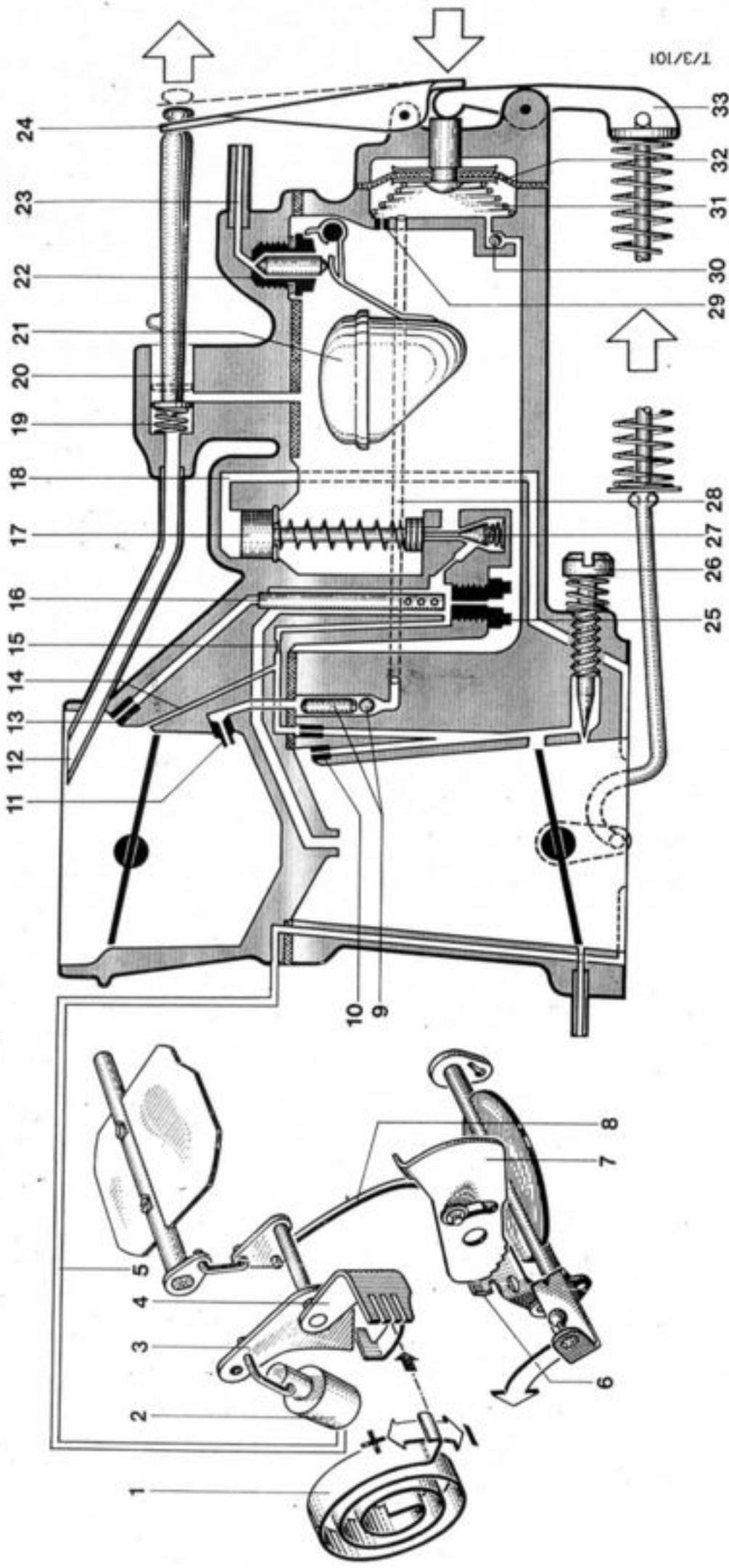
5. Neues Sieb und Dichtung aufsetzen. Deckel festschrauben.

FORD-VERGASER - ALLGEMEINES

Der 1,3- und 1,5-Ltr.-Motor hat einen Ford-Einfach-Vergaser mit Startautomatik. Dieser Vergaser enthält nur eine auswechselbare Düse (Hauptdüse), wobei die anderen Düsen im Gehäuse eingepreßt bzw. durch kalibrierte Bohrungen ersetzt sind. Durch diese Bauweise sind Vergaserdeckel und Gehäuse aufeinander abgestimmt und durch eingeschlagene Buchstaben gekennzeichnet.

Die Beschleunigerpumpe (Membranpumpe) dient – durch den Einbau eines Gegengewichtes am Pumpen-Auslaßventil – **nicht** als zusätzliche Anreicherung. Die Vollanreicherung arbeitet in Abhängigkeit vom Unterdruck unterhalb der Drosselklappe und wird durch einen federbelasteten Kolben gesteuert. Die umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung ist von der Drosselklappenstellung abhängig und muß so eingestellt sein, daß im Leerlauf die Außenbelüftung ein- und die Innenbelüftung ausgeschaltet ist.





- STARTAUTOMATIK**
 1 = Bimetallfeder
 2 = Unterdruckkolben
 3 = Betätigungshebel
 4 = Mitnehmerhebel
 5 = Unterdruckkanal
 6 = Drosselklappenanschlag
 7 = Stufenscheibe
 8 = Verbindungsstange

- LEERLAUFSYSTEM**
 10 = Leerlaufdüse
 14 = Leerlaufbohrung
 15 = Leerlaufbohrung
 26 = Leerlaufmisch-
 Regulierschraube

- HAUPTSYSTEM**
 13 = Luftkorrekturdüse
 16 = Mischrohr
 25 = Hauptdüse
 27 = Vollastanreicherung
 17 = Steuerkolben
 18 = Unterdruckkanal

- PUMPENSYSTEM**
 33 = Pumpenhebel
 32 = Membrane
 31 = Feder
 30 = Kugelventil (Einlaß)
 29 = Belüftungsdüse
 28 = Pumpenkanal
 9 = Kugelventil (Auslaß) u. Gewicht
 11 = Pumpendüse

- UMSCHALTBARE
 SCHWIMMER-GEHÄUSE
 BELÜFTUNG**
 12 = Belüftungsrohr
 19 = Druckfeder
 20 = Kunststoffößel
 24 = Umschalthebel

- KRAFTSTOFFZUFUSS**
 23 = Kraftstoffeinlaß
 22 = Schwimmer
 21 = Schwimmernadelventil

101/3/101

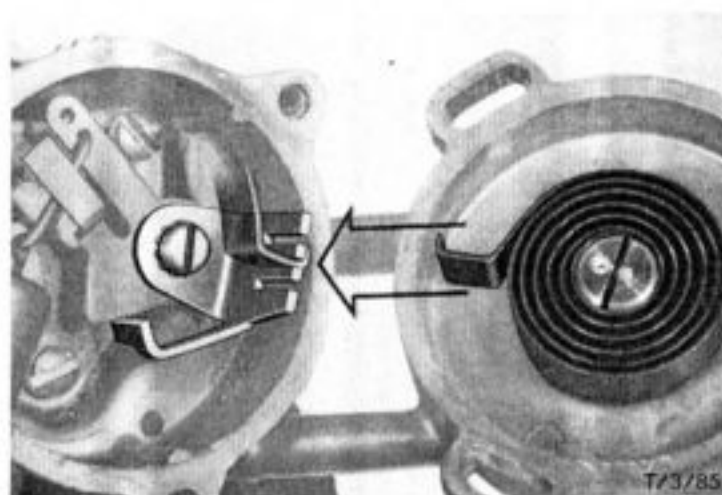
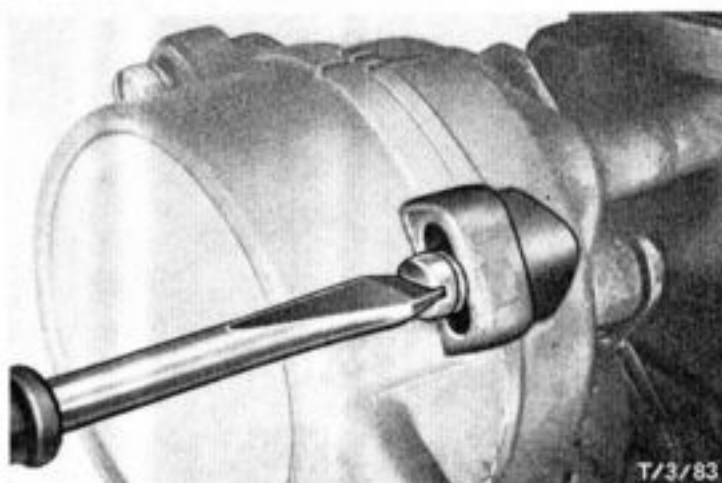
Ford-Vergaser aus- und einbauen

AUSBAUEN

1. Ansaug-Geräuschdämpfer mit Belüftungsschlauch abbauen.
2. Kraftstoff- und Unterdruckleitung vom Vergaser abziehen.

Beachte: Die Ursache für den Vergaserausbau bestimmt, ob nur die beiden Heizschläuche getrennt oder zusammen mit dem Bimetallfeder-Gehäuse abgeschraubt werden.

3. Gasgestänge und Rückzugfeder am Drosselklappenhebel aushängen.
4. Vergaser abschrauben. Dichtungen vom Vergaser und Zwischenflansch abnehmen.
5. Drei Klemmschrauben am Bimetallfeder-Gehäuse abschrauben und Gehäuse mit Heizschläuchen zur Seite legen.



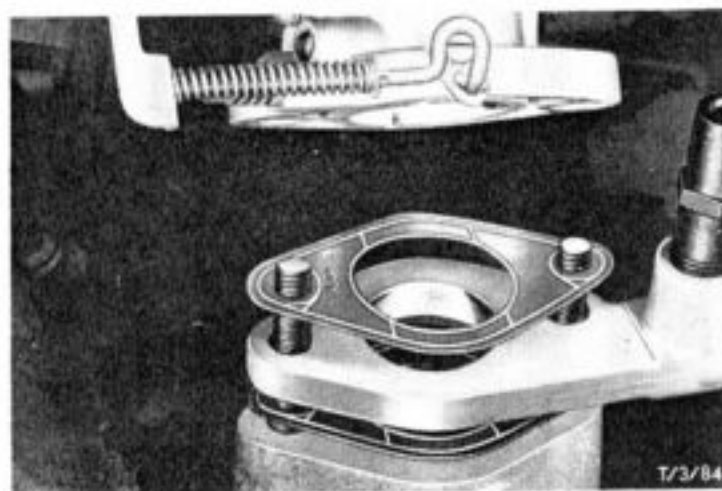
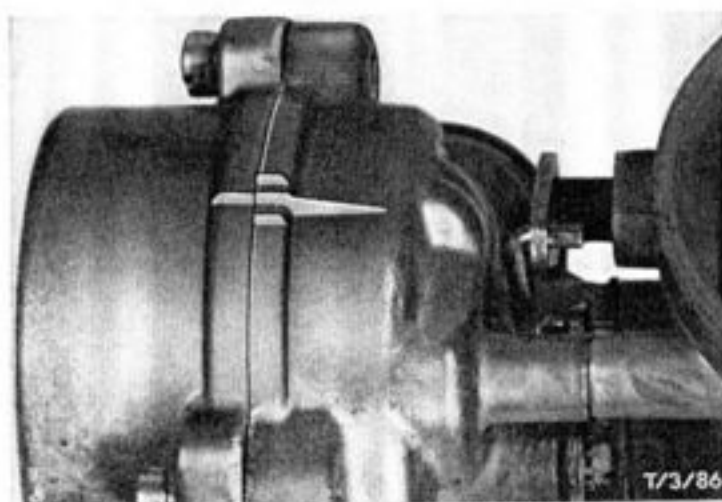
EINBAUEN

1. Bimetallfeder-Gehäuse mit Heizschläuchen montieren. Dabei Bimetallfeder im **mittleren** Schlitz des Mitnehmerhebels einbauen.
2. Beide Gehäuse-Markierungen (auf dem Starterkörper die mittlere) zueinander ausrichten und Schrauben festziehen. (Siehe Bimetallfeder-Gehäuse einstellen!)

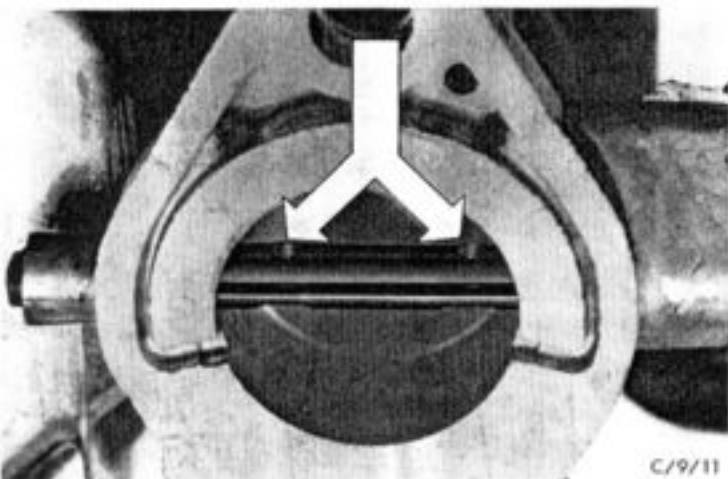
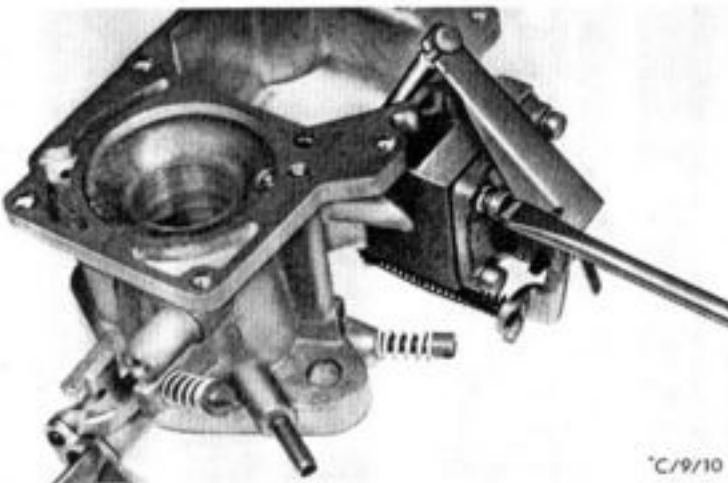
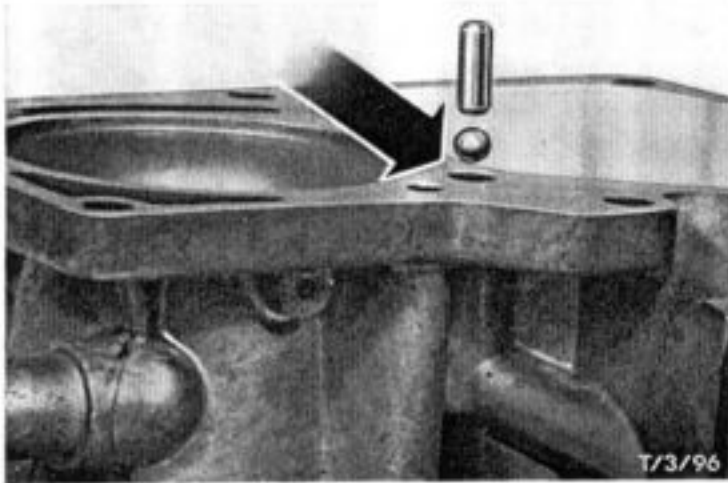
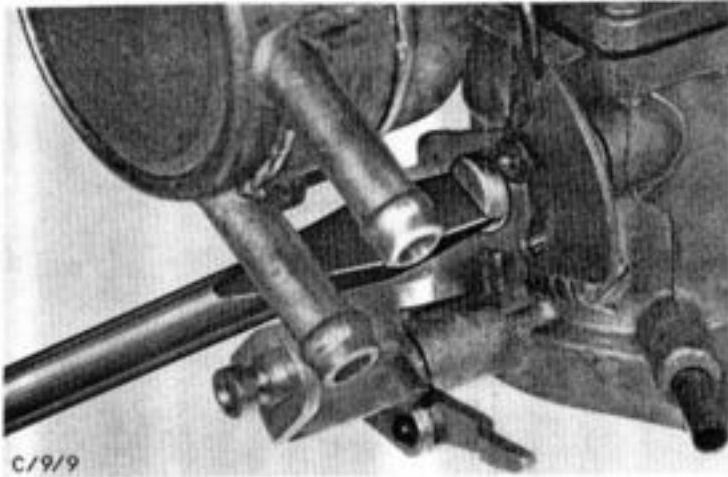
3. Zwischenflansch und Vergaser mit neuen Dichtungen aufschrauben.

Beachte: Vergaser- und Zwischenflanshdichtungen sind mit „oben“ gezeichnet!

4. Gasgestänge und Rückzugfeder am Drosselklappenhebel einhängen. Hierbei ist zu prüfen, ob beim Durchtreten und Loslassen des Fahrpedals die Drosselklappe Vollgas- und Leerlaufanschlag erreicht.
5. Kraftstoff- und Unterdruckleitung am Vergaser anschließen. Klemmschelle festziehen.
6. Ansaug-Geräuschdämpfer mit Belüftungsschlauch anbauen.



Ford-Vergaser zerlegen und zusammenbauen



ZERLEGEN

1. Stufenscheibe unterhalb der Startautomatik abschrauben. Vergaserdeckel abschrauben und abheben; dabei auf Kunststoffstößel und Feder der Schwimmergehäuse-Belüftung achten. Deckeldichtung abnehmen.

Beachte: Beim Ausschütten des im Schwimmergehäuse befindlichen Kraftstoffes Kugel und Gewicht der Beschleunigerpumpe auffangen. Am aufgebauten Vergaser darf bei abgeschraubtem Deckel das Gaspedal nicht getreten werden, da sonst die Kugel und das Gewicht unbemerkt in den Ansaugtrakt fallen kann!

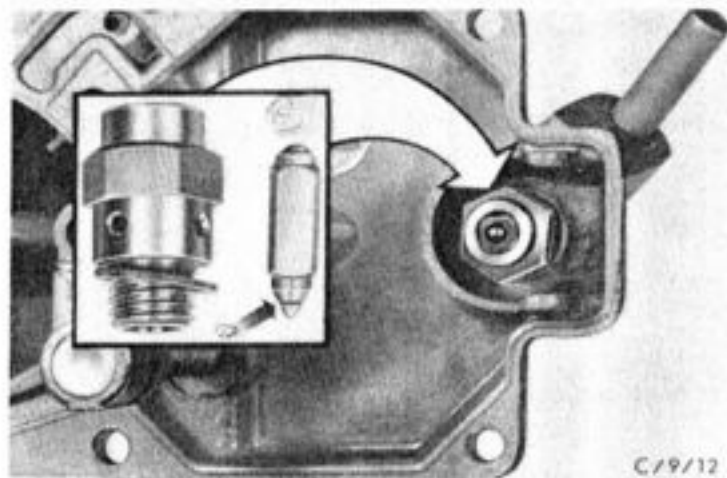
2. Schrauben vom Deckel der Beschleunigerpumpe entfernen. Deckel, Membrane und Feder abnehmen. Druckstange mit Feder am kleinen Drosselklappenhebel aushängen, Hebel abschrauben.

3. Leerlaufgemisch-Regulierschraube und Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube herausdrehen.

4. Schrauben in der Drosselklappenwelle entfernen, Drosselklappe herausziehen. Grät an den Gewindelöchern der Drosselklappenwelle mit einer Kontaktfeile entfernen, erst dann Drosselklappenwelle herausziehen.

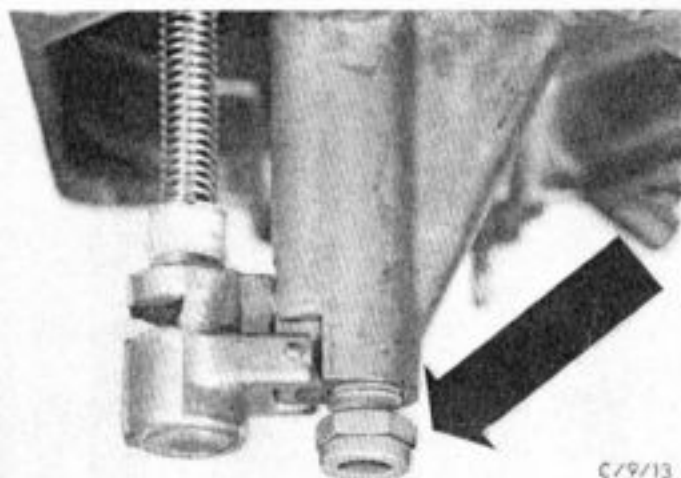
5. Schwimmerachse aus dem Vergaserdeckel ziehen; Schwimmer und Schwimbernadel entfernen. Schwimbernadelventil mit Dichtring heraus-schrauben und Sieb herausnehmen.

Beachte: Sobald die Sitzfläche am Kegel der Schwimbernadel eingeschlagen ist, muß das komplette Ventil erneuert werden.



C/9/12

6. Hauptdüse heraus-schrauben.

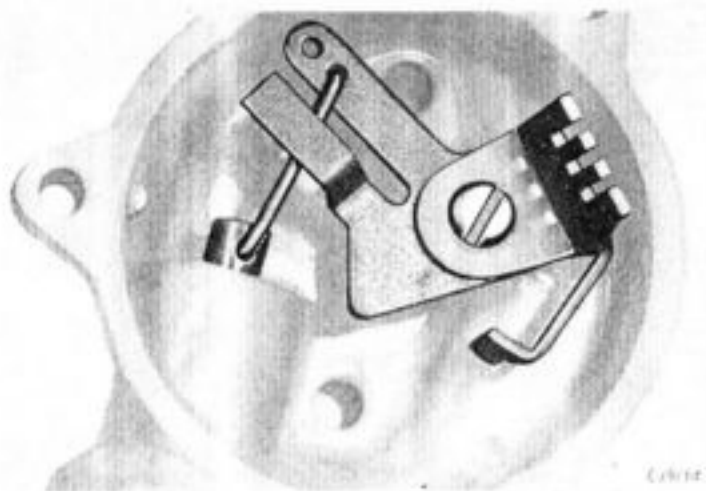


C/9/13

7. Startautomatik-Gehäuse vom Vergaserdeckel abschrauben. Dichtung am Unterdruckkanal beachten. Stufenscheibe aushängen.

Beachte: Die Schrauben an Vergaserdeckel, Berchleunigerpumpe und Bimetallfeder-Gehäuse sind gleich lang. Die beiden Schrauben, welche das Startautomatik-Gehäuse mit dem Vergaserdeckel verbinden, sind dagegen etwas länger!

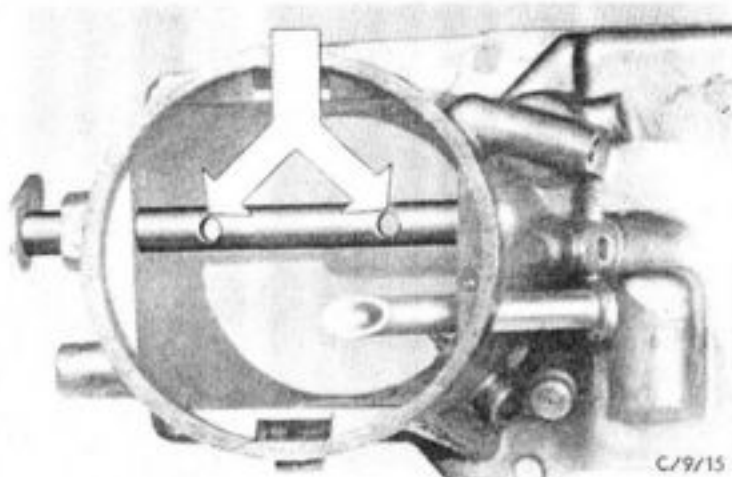
Startautomatik-Gehäuse mit Unterdruck-Kolben, U-Bügel, Betätigungshebel und Mitnehmerhebel bilden ein Ersatzteil und dürfen nicht weiter zerlegt werden!



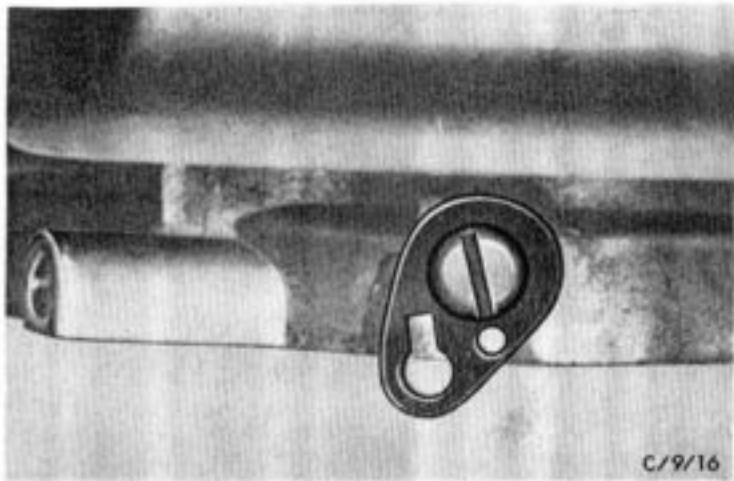
C/9/14

8. Beide Sitze der Luftfilterhalterung heraus-ziehen und Halter abnehmen. Starterklappe austauen.

9. Grat an den Gewindelöchern der Starterklappenwelle mit einer Kontaktfeile entfernen, erst dann Starterklappenwelle herausziehen.

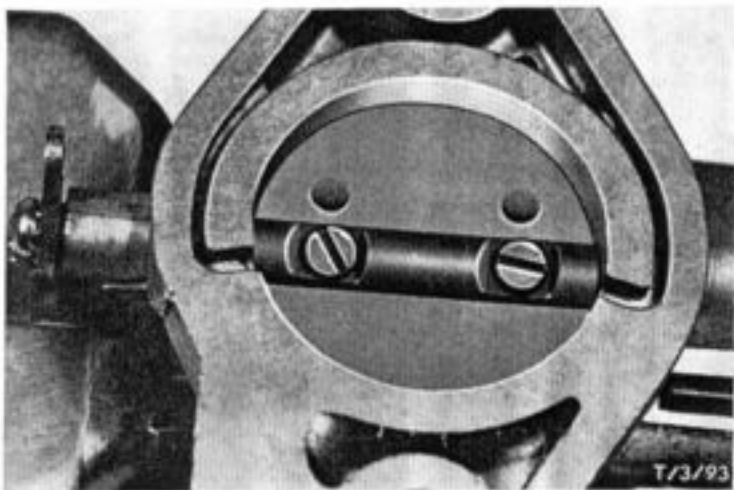


C/9/15

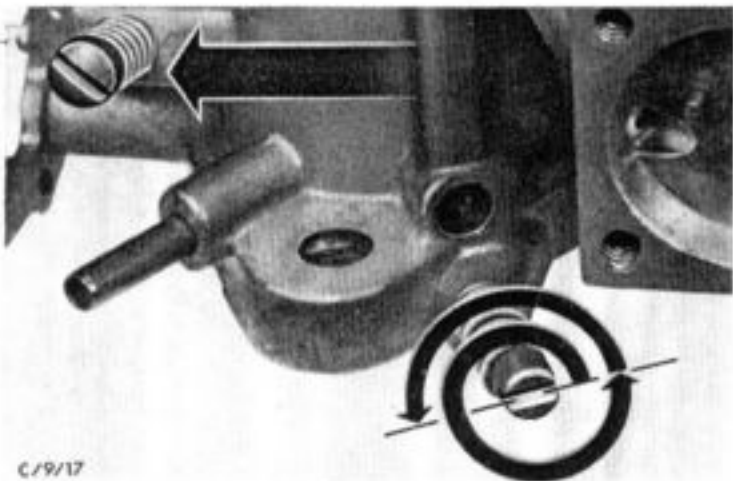


ZUSAMMENBAUEN

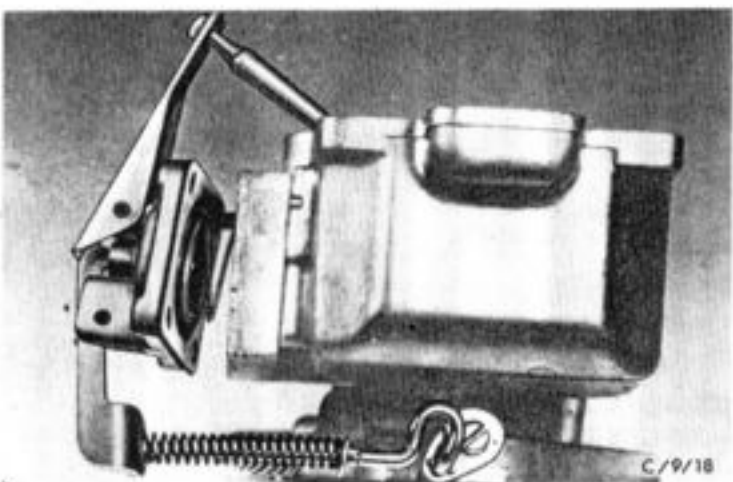
1. Drosselklappenwelle einführen. Kleinen Hebel so auf die Drosselklappenwelle setzen, daß die O-Markierung auf dem Hebel nach außen zeigt. Hebel mit Schraube und Federscheibe festziehen.



2. Drosselklappe so in den Schlitz der Welle einführen, daß im geschlossenen Zustand die Einkerbungen in der Drosselklappe nach unten zeigen. Schrauben einsetzen und erst bei **völlig geschlossener Drosselklappe** festziehen. Anschließend Leichtgängigkeit der Welle prüfen.

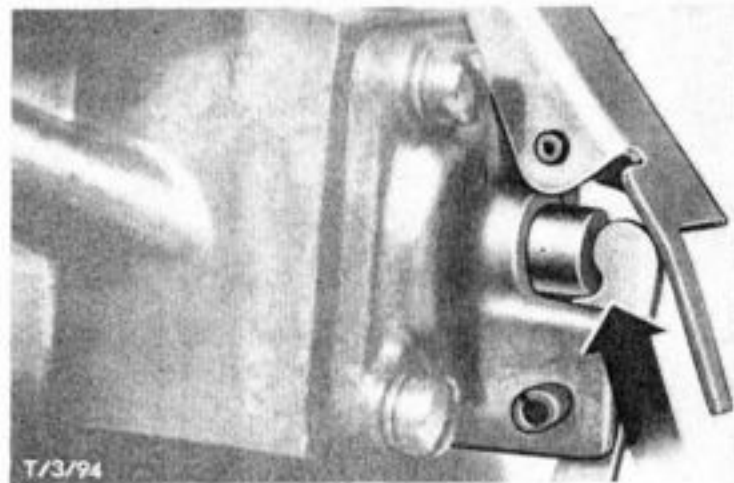


3. Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube mit aufgeschobener Feder eindrehen. Leerlaufgemisch-Regulierschraube ebenfalls mit aufgeschobener Feder bis zur Anlage (nur wenig) festschrauben und anschließend 1½ Umdrehungen lösen.



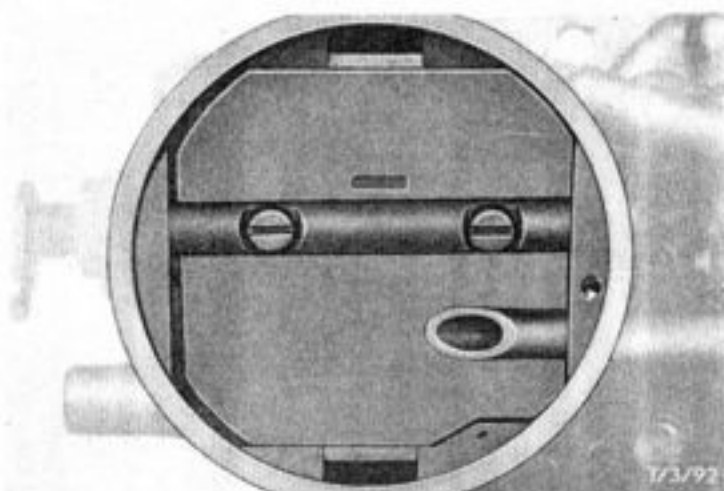
4. Beschleunigerpumpen-Druckstange in den kleinen Drosselklappenhebel und Beschleunigerpumpenhebel in die Druckstange einhängen. Feder (mit der kleinen Windung zur Membrane), Membrane und Beschleunigerpumpendeckel aufsetzen und festschrauben.

Beachte: Beim Einsetzen der Beschleunigerpumpen-Druckstange ist darauf zu achten, daß der Pumpenhebel auf dem Membrankolben aufliegt und sich der Hebel der Schwimmergehäuse-Belüftung frei bewegen läßt.

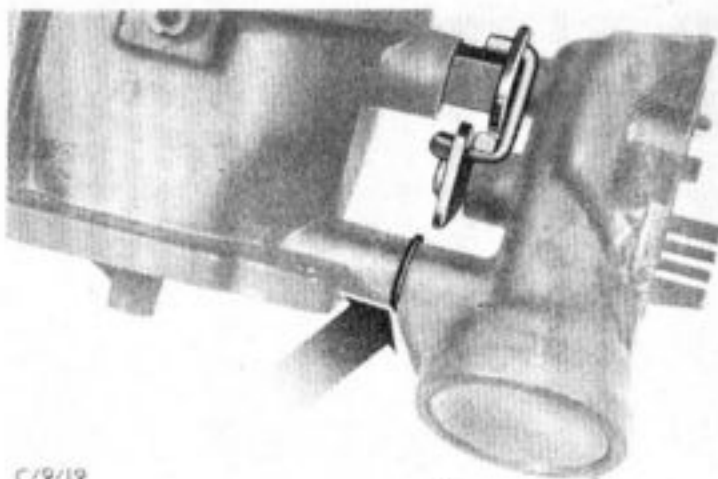


5. Starterklappenwelle und Starterklappe einschieben. Schrauben von oben einsetzen und bei geschlossener Starterklappe festziehen. Leichtgängigkeit der Welle prüfen.

6. Luftfilterhalterung einsetzen und beide Stifte eintreiben.

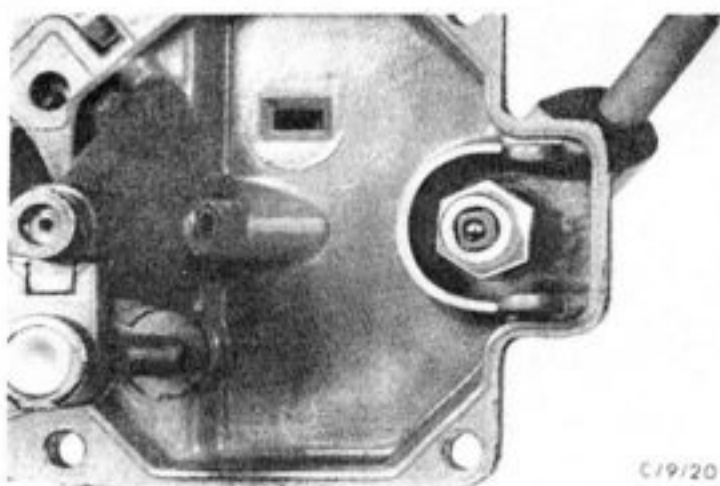


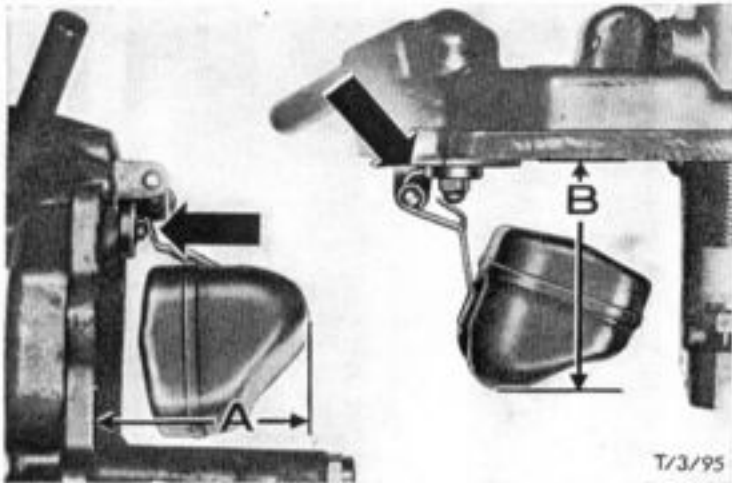
7. Neue Dichtung am Unterdruckkanal auflegen und Startautomatik-Gehäuse mit dem Vergaserdeckel durch die beiden Schrauben verbinden; dabei gleichzeitig U-Bügel in den Hebel der Starterklappenwelle einhängen.



8. Hauptdüse einschrauben.

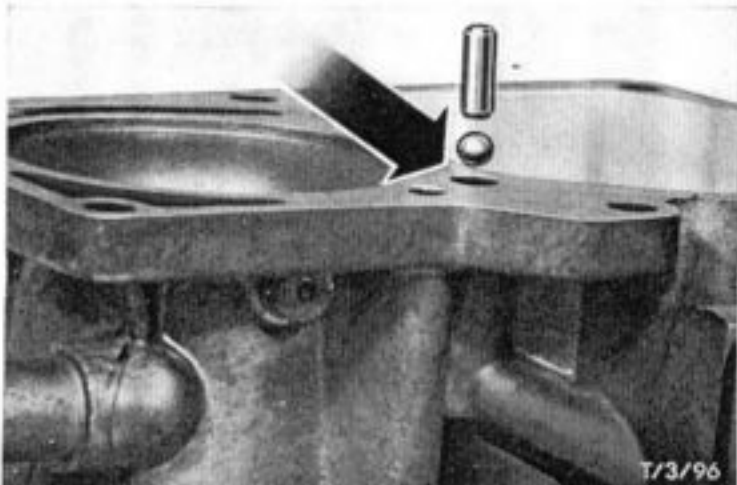
9. Sieb einsetzen. Schwimmernadelventil mit Dichtring in den Vergaserdeckel einschrauben, Schwimmernadel einsetzen und Schwimmer mit Achse montieren.



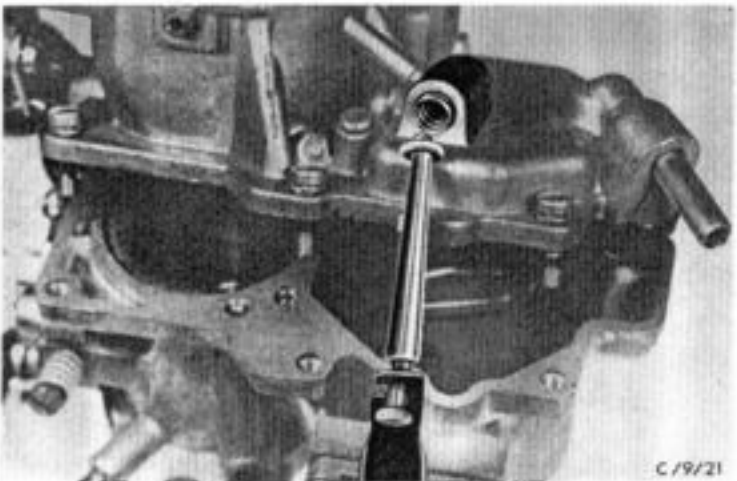


10. Schwimmeranschlage oben und unten wie gezeigt einstellen, erst dann Dichtung auf den Deckel legen. $A = 27,5$ $B = 34,0$

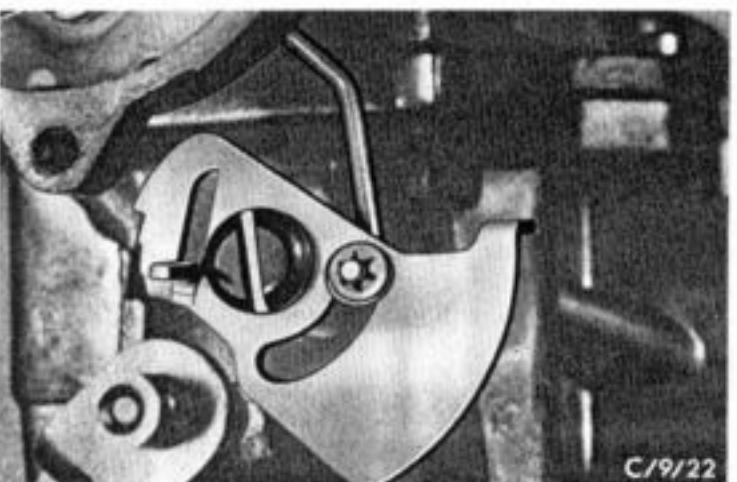
Beachte: Zur Kontrolle der Schwimmereinstellung „oben“ Vergaserdeckel senkrecht halten, so daß der Anschlag gerade an der federbelasteten Kugel der Schwimmernadel anliegt, d. h. das Schwimmernadelventil ist geschlossen, ohne daß die Kugel eingedrückt wird!



11. Kugel und Gewicht in den Beschleunigerpumpen-Kanal einsetzen.



12. Feder der Schwimmergehäuse-Belüftung in den Vergaserdeckel einsetzen. Stufenscheibe mit Gestänge einhängen.



13. Vergaserdeckel aufsetzen und gleichzeitig den Kunststoff-Stößel der Schwimmergehäuse-Belüftung einführen. Vergaserdeckel festschrauben.

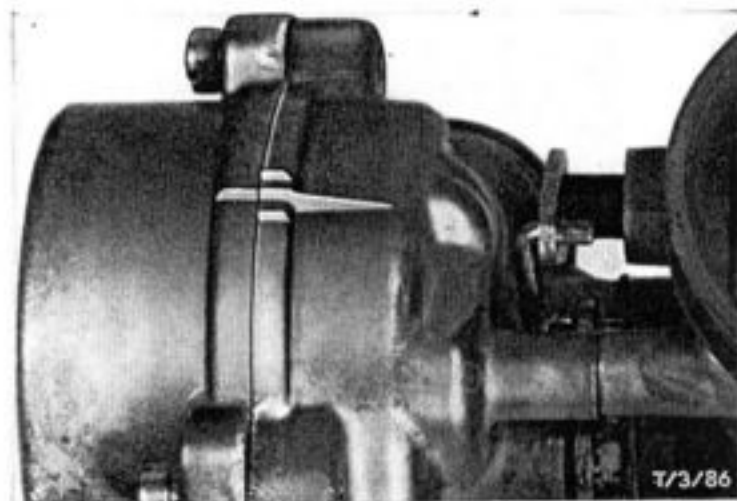
14. Stufenscheibe mit der Spezialschraube (Drehpunkt der Scheibe) festschrauben.

Startautomatik einstellen (Ford)

Diese Arbeit umfaßt eine motortemperatur-abhängige Funktionskontrolle der Bimetallfeder (a) sowie mehrere mechanische Einstellungen (Punkte b–d). Wenn, dann müssen die Arbeiten b–d gleichzeitig und in angegebener Reihenfolge vorgenommen werden.

a. BIMETALLFEDER-GEHÄUSE EINSTELLEN

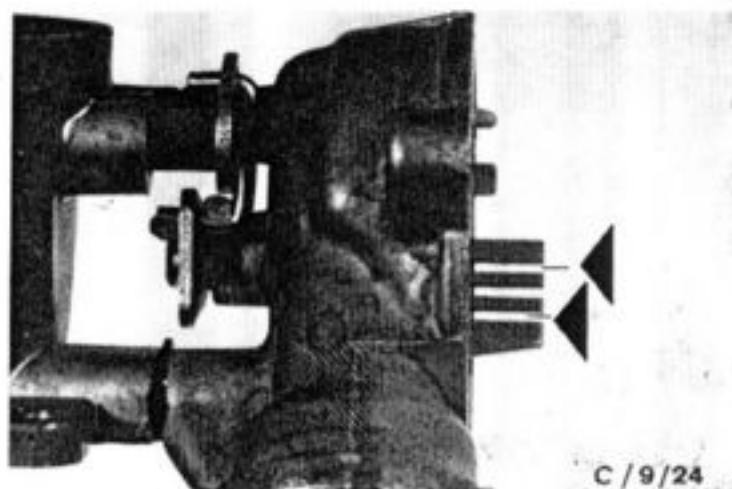
Beachte: Voraussetzung für die Einstellung ist, daß die Markierung auf dem Bimetallfeder-Gehäuse und die mittlere Markierung auf dem Starterkörper genau zueinander stehen. Außerdem muß die Leichtgängigkeit der Starterklappenwelle gewährleistet sein!

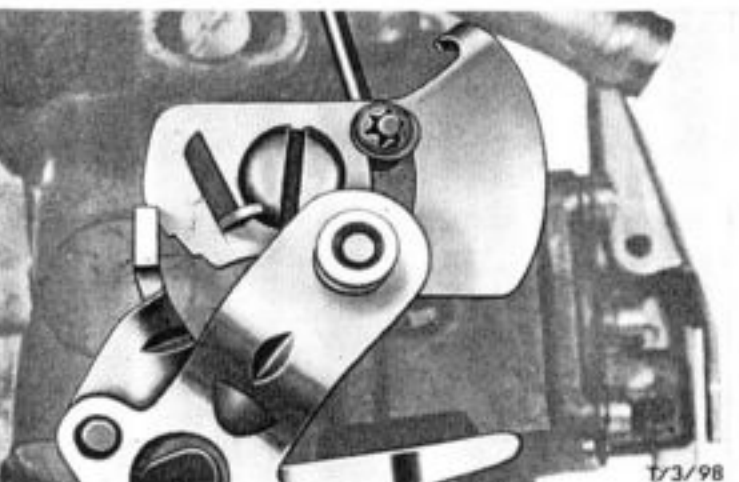
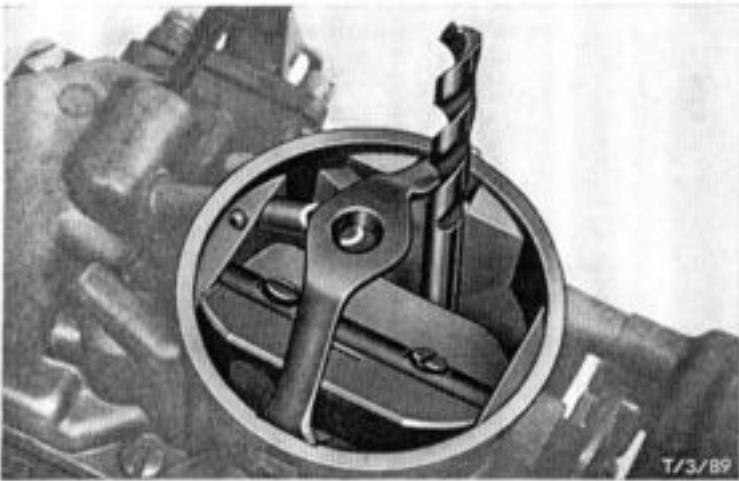
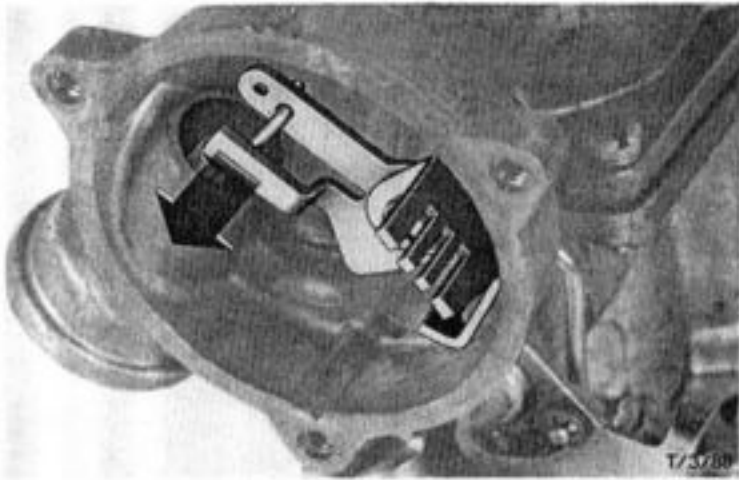


Bei dieser Einstellung soll die Starterklappe bei einer Kühlmitteltemperatur von 55 . . . 60° C senkrecht stehen, wenn der Motor vorher kalt war und nun warmläuft. Zweckmäßigerweise wird zum Ermitteln der Kühlmitteltemperatur ein Temperaturanzeiger mit Grad-einteilung verwendet, der über ein T-Stück zwischen den Heißwasserschlauch zum Bimetallfeder-Gehäuse geschaltet wird.



Ist die Starterklappe trotz Übereinstimmung der Markierungen früher oder später als im angegebenen Temperaturbereich offen, so müssen die drei Klemmschrauben gelöst und das Gehäuse der Bimetallfeder entsprechend gedreht werden. (Drehen des Gehäuses im Uhrzeigersinn, Starterklappe öffnet später). Eine zusätzliche Verstellmöglichkeit ist durch Lagern der Bimetallfeder im oberen (später) oder unteren (früher) Schlitz des Mitnehmerhebels möglich.





b. STARTERKLAPPE EINSTELLEN

Die drei Klemmschrauben am Bimetallfedergehäuse herausdrehen und Gehäuse mit Heizschläuchen zur Seite legen. Drosselklappe in Halbgasstellung bringen. Unterdruckkolben im Startautomatik-Gehäuse ganz heruntergedrückt festhalten. Dabei nur auf den Kolben drücken.

Starterklappe über den Mitnehmerhebel bis zum spürbaren Widerstand schließen. Die Starterklappe soll jetzt 2,0 . . . 2,2 mm geöffnet sein. Dieses Maß kann, wie im Bild gezeigt, mit einem Bohrer gemessen werden.

Zur Korrektur der Starterklappenstellung Mitnehmerhebel in die gewünschte Richtung biegen.

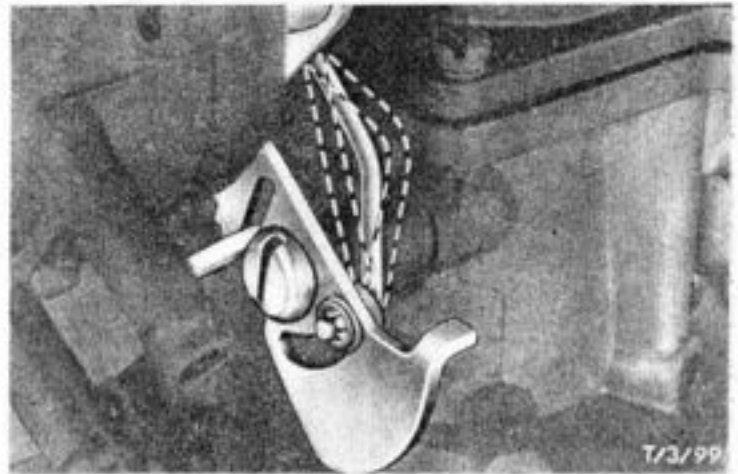
Bimetallfeder-Gehäuse aufsetzen. Dabei Bimetallfeder in den beim Ausbau eingehängten Schlitz des Mitnehmerhebels einhängen und die vorher eingestellten Markierungen wieder einstellen und Klemmschrauben festziehen.

c. STUFENSCHLEIBE EINSTELLEN

In nach Vorschrift geöffneter Starterklappenstellung (2,0 . . . 2,2 mm) Drosselklappe bis zum Anschlag schließen. Dabei muß der Anschlag des Drosselklappenhebels genau auf der dritten Raste der Stufenscheibe anliegen.

Korrekturen durch Biegen (Verkürzen bzw. Verlängern) der kleinen Verbindungsstange an der Stufenscheibe vornehmen.

Hierbei ist zu beachten, daß die Starterklappe in vorgeschriebener Stellung verbleibt. Außerdem muß die Leichtgängigkeit der Stufenscheibe gewährleistet sein, d. h. die Stufenscheibe muß infolge der exzentrischen Lagerung **immer in der kleinen Verbindungsstange hängen!**



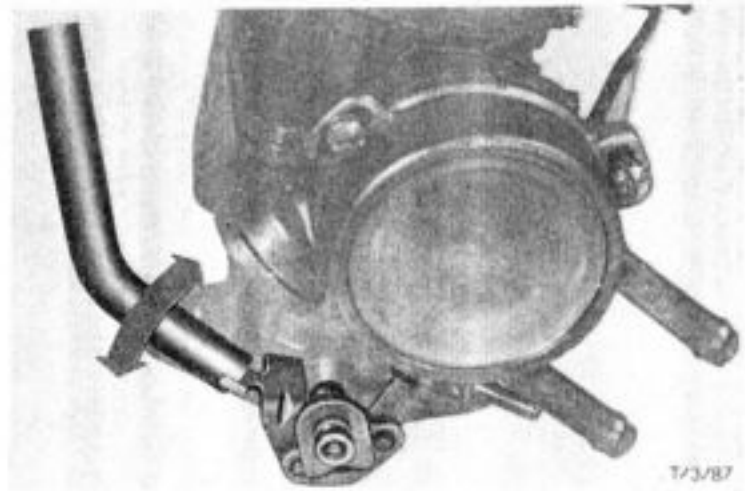
d. DROSSELKLAPPE EINSTELLEN

Nach erfolgter Einstellung der Starterklappe und Stufenscheibe, Drehzahlmesser anschließen und Motor anlassen. Am betriebswarmen Motor Leerlauf einstellen. Drosselklappenanschlag auf die dritte Raste der Stufenscheibe setzen.

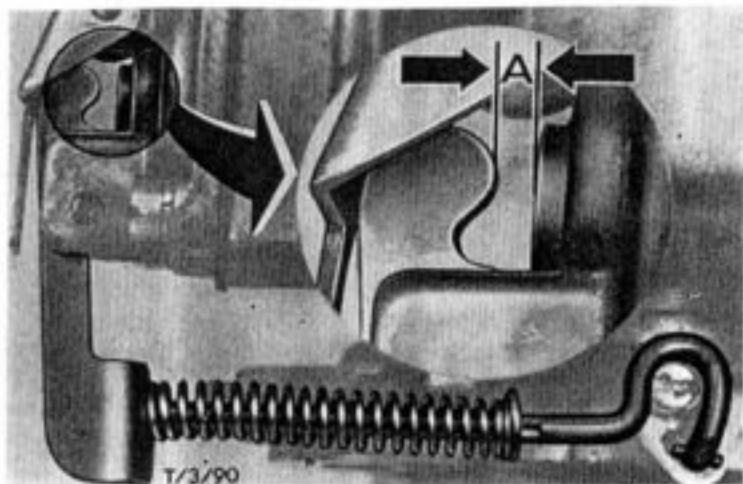
Beachte: Bei der geringsten Berührung des Fahrpedals oder des Gasgestänges springt die Drosselklappe wieder auf den „echten“ Leerlaufanschlag! Deshalb Fahrpedal bzw. Gasgestänge nicht mehr berühren. In dieser Drosselklappenstellung muß der Motor im betriebswarmen Zustand eine Drehzahl von 1900 . . . 2100 U/min haben.

Zur Korrektur Motor abstellen und Drosselklappenanschlag mit Werkzeug GH 9552 wie gezeigt biegen.

Dann Motordrehzahl auf der dritten Raste der Stufenscheibe nochmals kontrollieren. Anschließend Leerlaufdrehzahl kontrollieren gegebenenfalls berichtigen.



Beschleunigerpumpen - Einspritzmenge einstellen (Ford)



Maß „A“ = 2,3 ... 2,5 mm

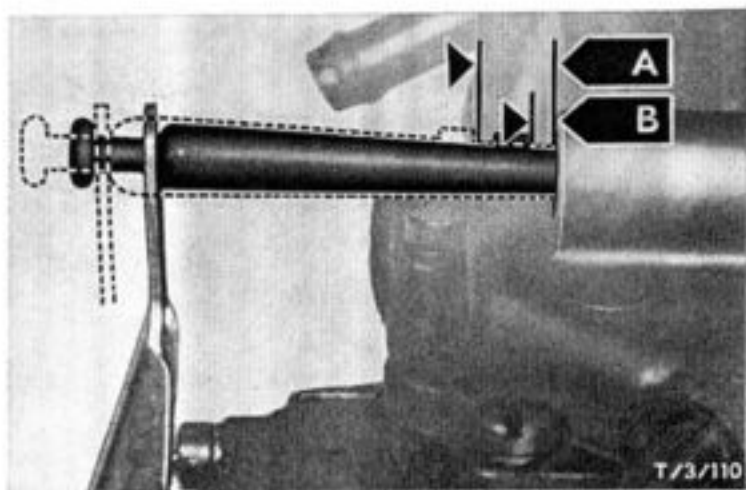
Beachte: Die Überprüfung der Einstellung kann am eingebauten Vergaser durchgeführt werden. Ist jedoch eine Korrektur der Einstellung erforderlich, so muß der Vergaser vom Motor abgebaut werden!

Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube zurückdrehen, bis die Drosselklappe ganz geschlossen ist. Mit einem kleinen Schraubenzieher Beschleunigerpumpenmembrane am Kolben bis zum Anschlag hineindrücken.

Das Maß „A“ zwischen Membrankolben und dem Pumpenhebel muß jetzt (bei völlig geschlossener Drosselklappe und bis zum Anschlag eingedrückter Membrane) in der vorgeschriebenen Toleranz liegen.

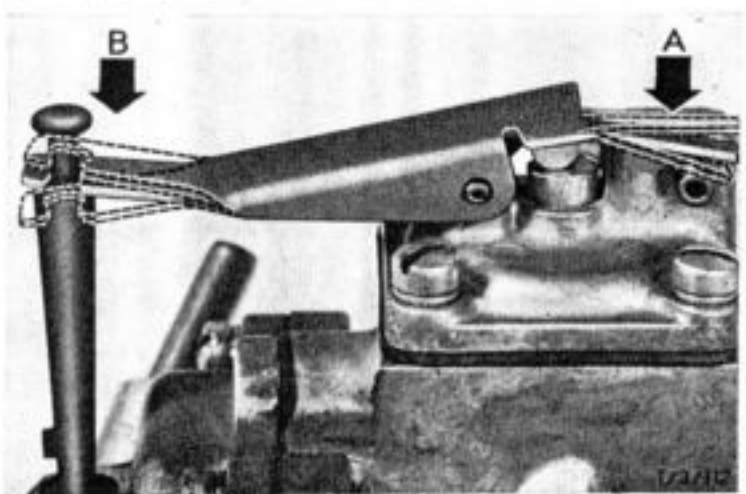
Eine entsprechende Korrektur ist durch Auf- oder Zubiegen (Verkürzen bzw. Verlängern des Gestänges) am U-förmigen Bogen des Pumpengestänges vorzunehmen.

Umschaltbare Schwimmergehäuse - Belüftung einstellen (Ford)



Beachte: Die umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung arbeitet in Abhängigkeit der Drosselklappenstellung!

A = 8 ... 9 mm, gemessen bei Vollgasstellung
B = 0,5 ... 1 mm, gemessen bei Leerlaufstellung



Zur Korrektur (für das Maß „A“) Anschlaghebel und (für das Maß „B“) Umschalthebel biegen.

Anschließend Leichtgängigkeit von Umschalthebel und Kunststoff-Stößel prüfen.

SOLEX-VERGASER (32-TDID) - ALLGEI .ES

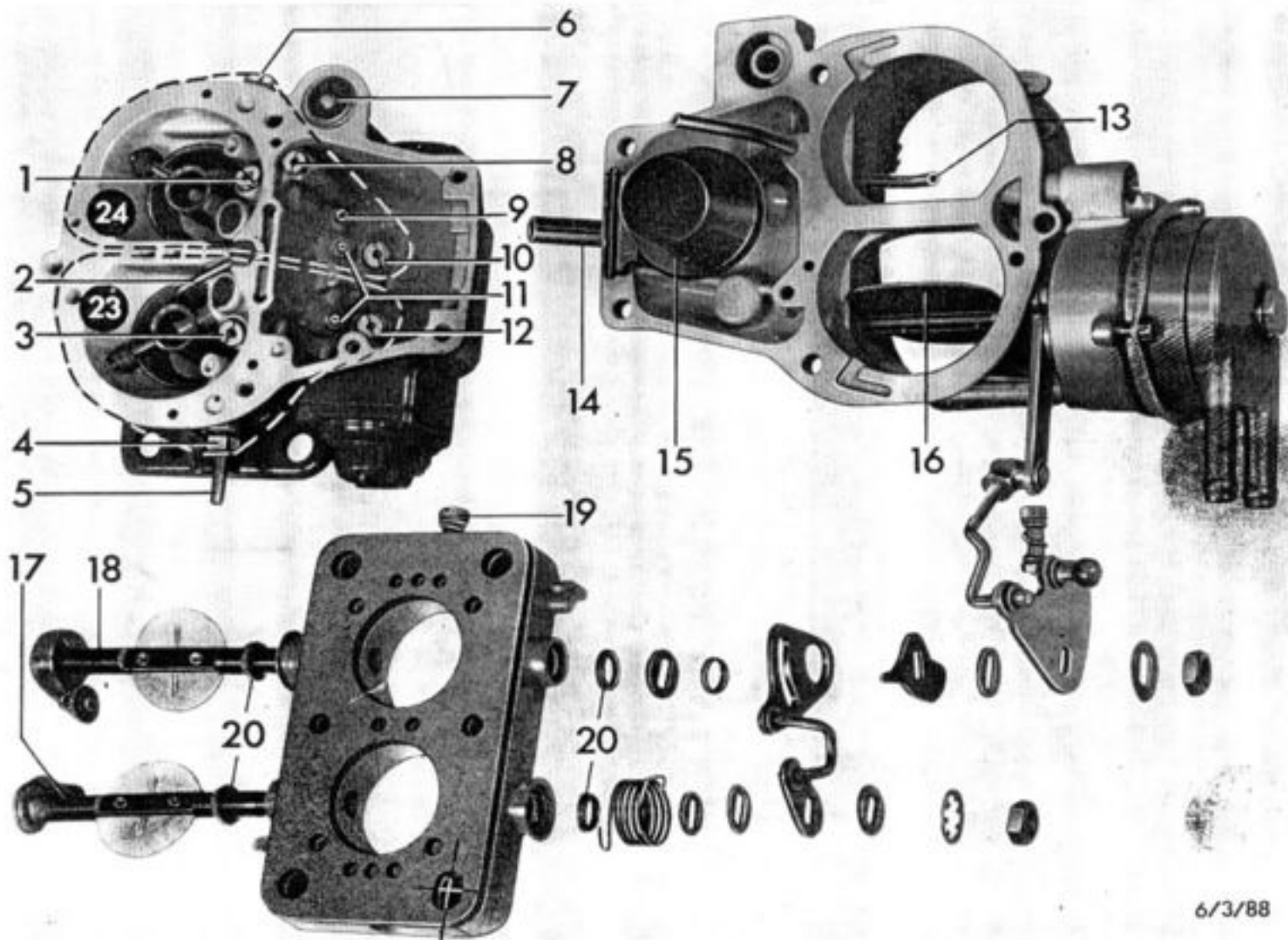
Der 1,7-ltr-75-PS-Motor hat einen Solex-32-TDID-Register-Vergaser mit Startautomatik. Dessen Primär-System (I. Stufe) ist mit Leerlaufdüse, Hauptdüse, Zusatzdüse, Luftkorrekturdüse, Mischrohr, Beschleunigerpumpen-Auslaßventil, Leerlaufgemisch-Regulierschraube und Starterklappe, das Sekundär-System (II. Stufe) ist mit Hauptdüse, Zusatzdüse, Luftkorrekturdüse, Übergangsdüse, Belüftungsdüse, Mischrohr und Vollastanreicherung ausgerüstet.

Die Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube befindet sich am Primär-Drosselklappenhebel. Das Öffnen der Drosselklappen erfolgt im Register-Prinzip, d. h. erst bei $\frac{3}{4}$ geöffneter Primärklappe wird die Sekundärklappe über den Registerhebel betätigt. Beide Klappen erreichen dann gemeinsam die Vollaststellung.

Die Beschleunigerpumpe steht nur mit dem Primär-System und die Vollastanreicherung nur mit dem Sekundär-System in Verbindung. Außerdem dient die Beschleunigerpumpe, bei hohen Motor-drehzahlen, als zusätzliche Anreicherung.

Im Leerlaufbereich arbeitet nur das Primär-System, an dem auch das Leerlaufgemisch eingestellt wird. Die umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung ist von der Drosselklappenstellung abhängig und muß so eingestellt sein, daß im Leerlauf die Außenbelüftung ein- und die Innenbelüftung ausgeschaltet ist.

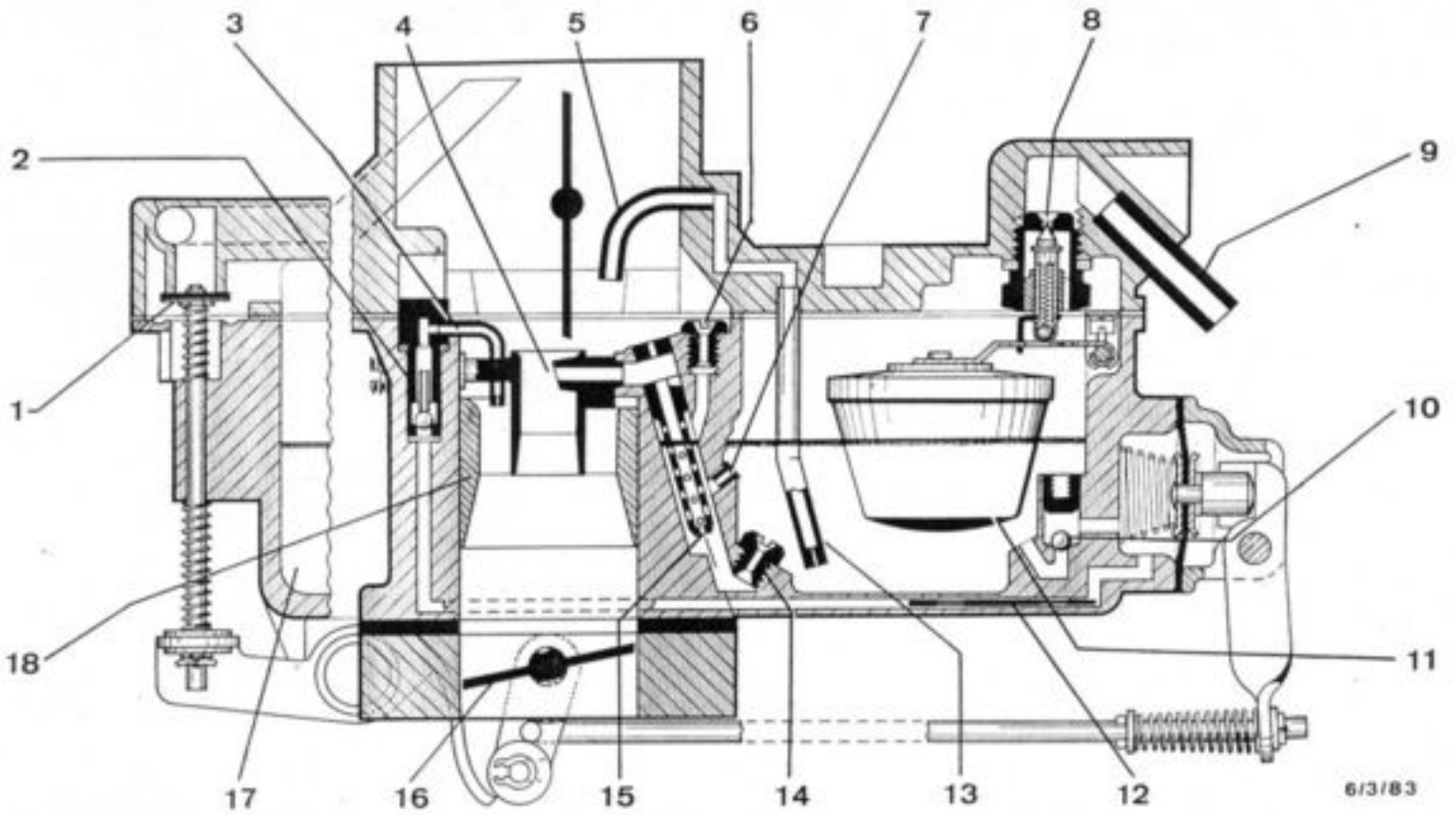
Beachte: Primär- und Sekundär-System enthalten je eine Hauptdüse und eine Luftkorrekturdüse, welche jedoch unterschiedlich kalibriert sind. Deshalb Düsen nur nach der unter „Technische Daten“ stehenden Aufstellung einsetzen!



- | | | | |
|------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| 1 = Luftkorrekturdüse | 6 = Blindschraube | 11 = Zusatzdüsen | 16 = Starterklappe |
| 2 = Einspritzrohr | 7 = Belüftungsventil | 12 = Hauptdüse | 17 = Sekundär-Drosselklappe |
| 3 = Luftkorrekturdüse | 8 = Belüftungsdüse | 13 = Vollastanreicherung | 18 = Primär-Drosselklappe |
| 4 = Leerlaufdüse | 9 = Übergangsdüse | 14 = Kraftstoffzufluß | 19 = Leerlaufgemisch-Regulierschraube |
| 5 = Unterdruckanschluß | 10 = Hauptdüse | 15 = Schwimmer | 20 = Dichtbüchsen |

23 = I. Stufe (23er LUFTRICHTER)

24 = II. Stufe (24er LUFTRICHTER)

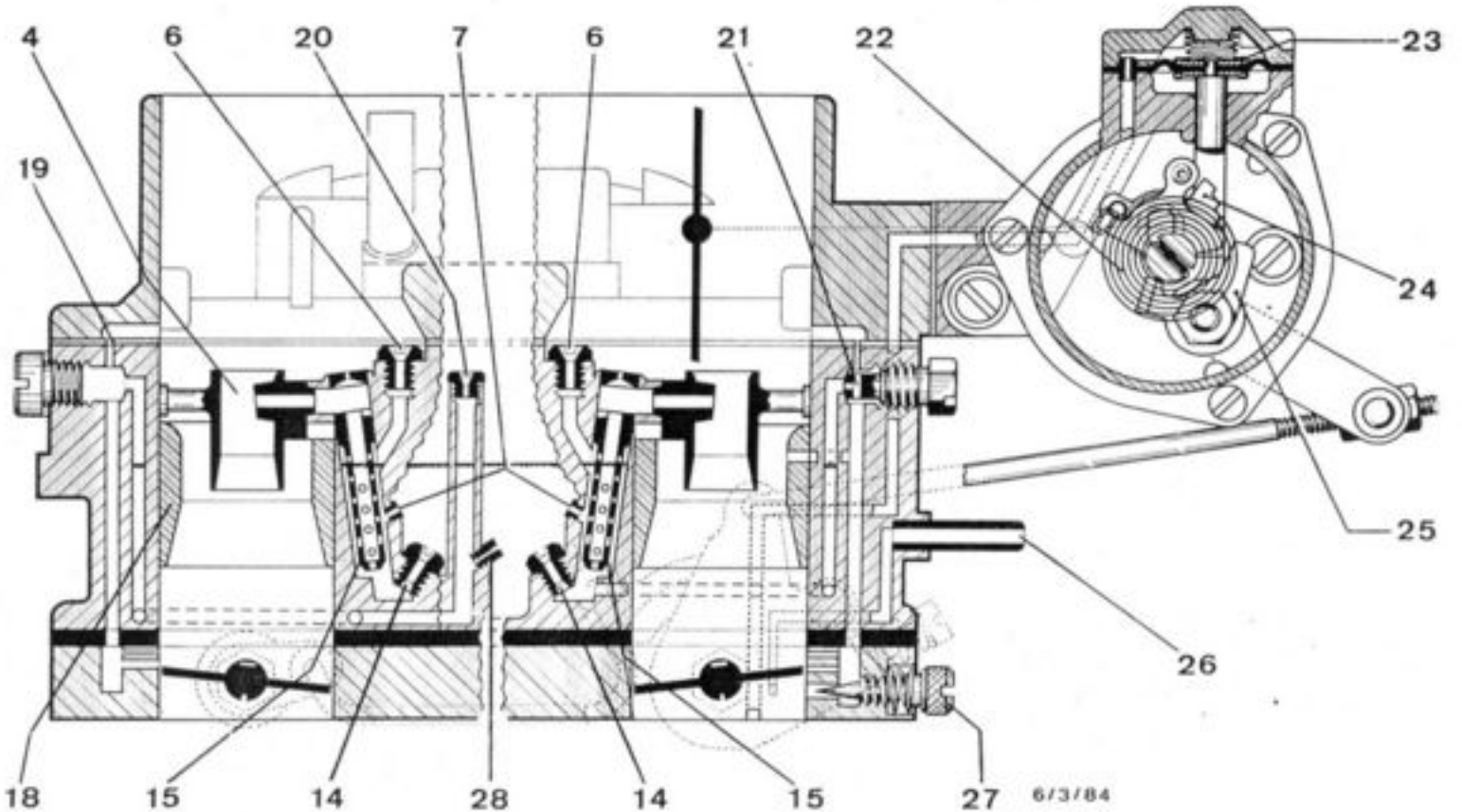


- 1 = Umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung
- 2 = Kugelventil (Auslaß)
- 3 = Einspritzrohr
- 4 = Vorzerstäuber
- 5 = Anreicherungsrohr
- 6 = Luftkorrekturdüse (2 Stck.)
- 7 = Zusatzdüse (2 Stck.)

- 8 = Schwimmernadelventil
- 9 = Kraftstoffzufluß
- 10 = Kugelventil (Einlaß)
- 11 = Schwimmer
- 12 = Füllstift
- 13 = Steigrohr
- 14 = Hauptdüse (2 Stck.)

- 15 = Mischrohr (2 Stck.)
- 16 = Drosselklappe (2 Stck.)
- 17 = Schwimmerkammer
- 18 = Lufttrichter (2 Stck.)
- 19 = Übergangskanal
- 20 = Belüftungsdüse
- 21 = Leerlaufdüse

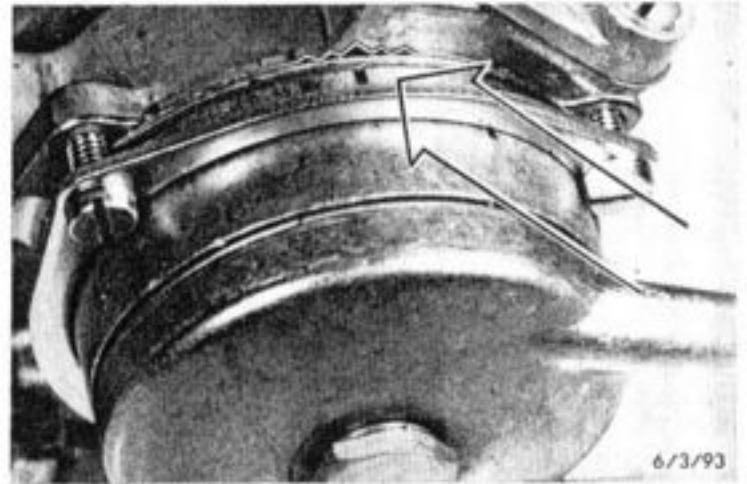
- 22 = Bimetallfeder
- 23 = Unterdruckmembrane
- 24 = Stufenscheibe
- 25 = Anschlaghebel
- 26 = Unterdruckanschluß
- 27 = Leerlaufgemisch-Regulierschraube
- 28 = Übergangsdüse



Solex-Vergaser aus- und einbauen

AUSBAUEN

1. Ansaug-Geräuschkämpfer mit Belüftungsschlauch abbauen. Kraftstoff- und Unterdruckleitung vom Vergaser abziehen.
2. Drei Schrauben am Bimetallfeder-Gehäuse lösen und Gehäuse mit Heizschläuchen zur Seite legen. Dichtung beachten.
3. Gasgestänge am Drosselklappenhebel aushängen. Vergaser abschrauben.

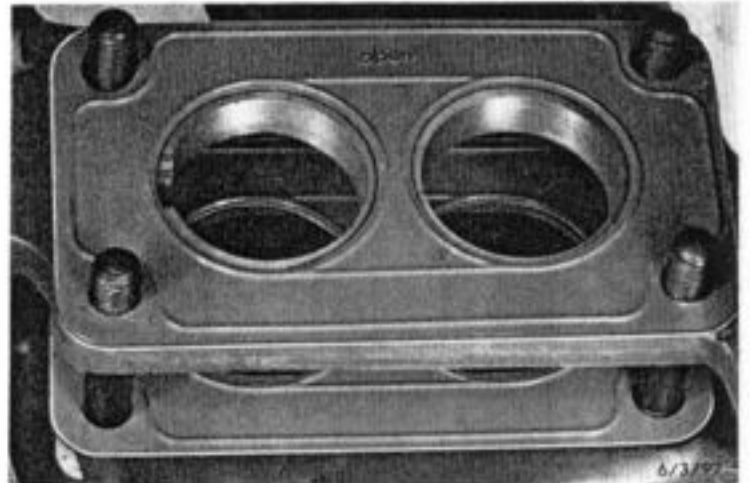


EINBAUEN

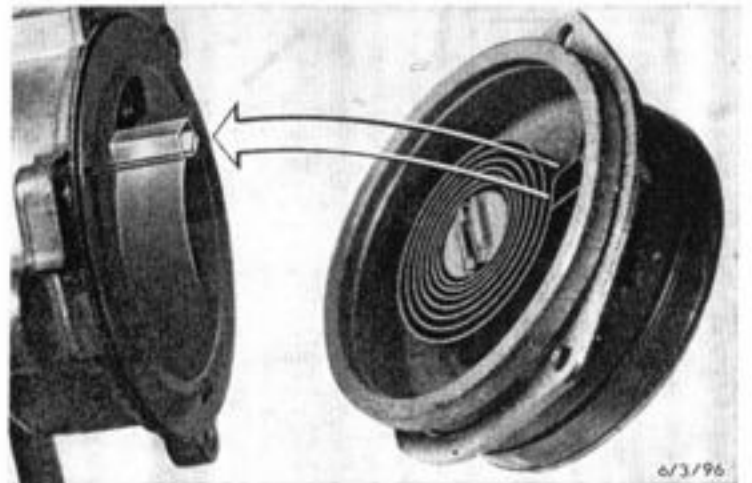
1. Vergaser und Zwischenflansch mit neuen Dichtungen aufschrauben.

Beachte: Vergaser- und Zwischenflanschdichtungen sind mit „oben“ gezeichnet!

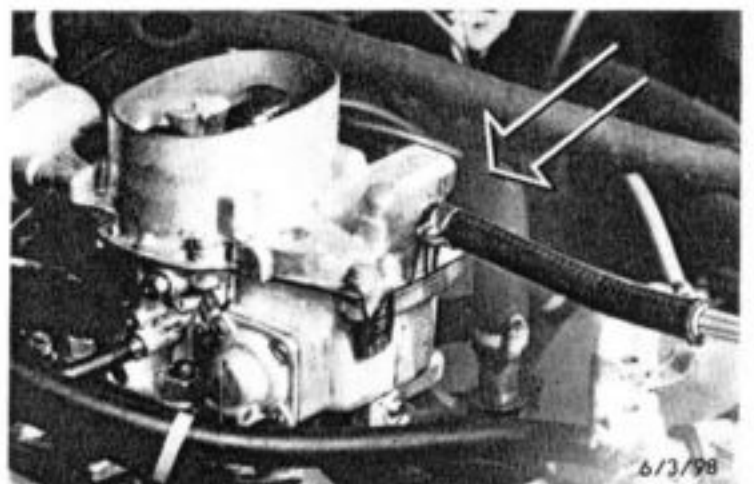
2. Gasgestänge am Drosselklappenhebel einhängen. Hierbei ist zu beachten, daß beim Durchtreten und Loslassen des Fahrpedals die Drosselklappe Vollgas- und Leerlaufanschlag erreicht.



3. Bimetallfeder-Gehäuse mit Heizschläuchen und neuer Dichtung montieren. Dabei ist zu beachten, daß der Mitnehmerhebel der Startautomatik mit der Bimetallfeder verbunden ist. Beide Markierungen zueinander ausrichten und Schrauben festziehen.

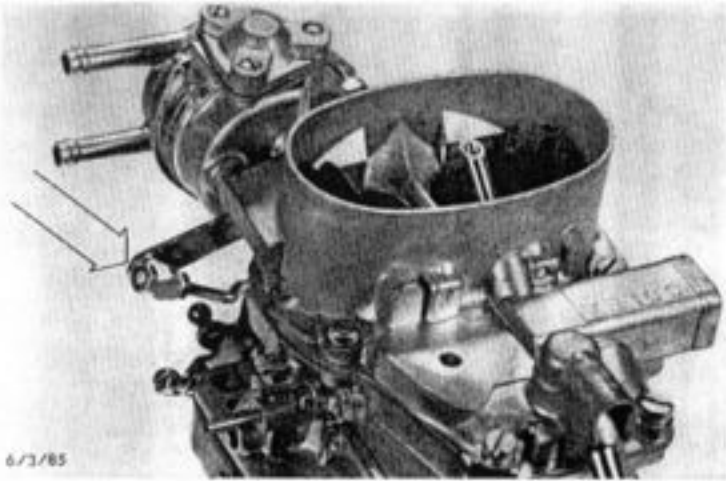


4. Kraftstoff- und Unterdruckleitung am Vergaser aufschieben. Kraftstoffleitung mit der Schlauchschelle festziehen. Ansaug-Geräuschkämpfer mit Belüftungsschlauch anbauen.

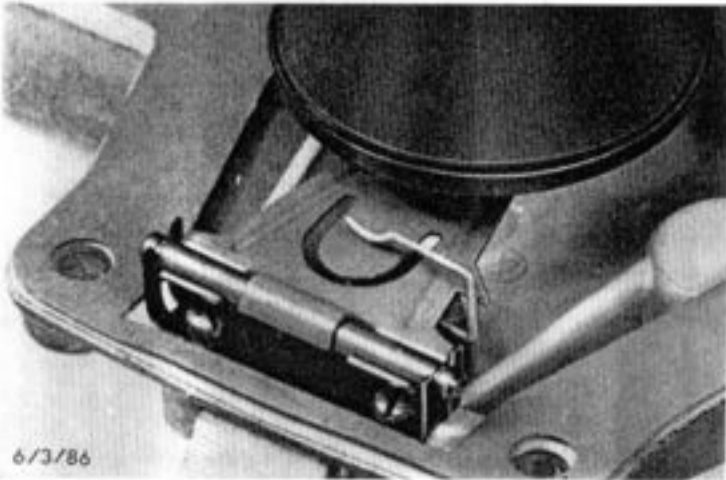


Vergaser reinigen, prüfen und überholen (Solex-32-TDID)

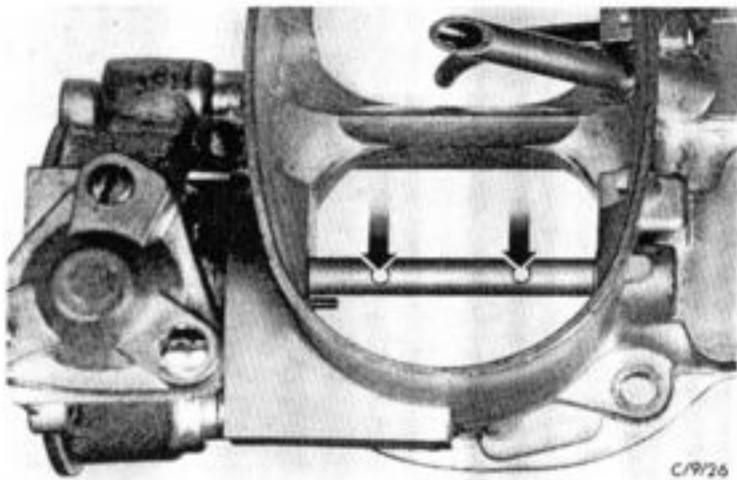
ZERLEGEN



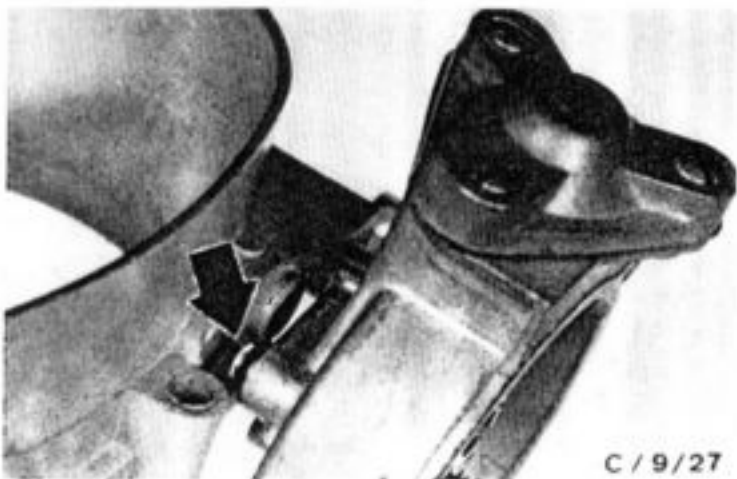
1. Mutter vom Verbindungsgestänge Startautomatik-Drosselklappe entfernen. Gestänge aus dem Starterhebel ziehen. Vergaserdeckel abschrauben und abheben. Dichtung entfernen.



2. Schwimmerachse aushängen und Schwimmer aus der Haltefeder des Ventils nehmen. Schwimmer-Haltefeder aushängen und Schwimbernadelventil herausdrehen.

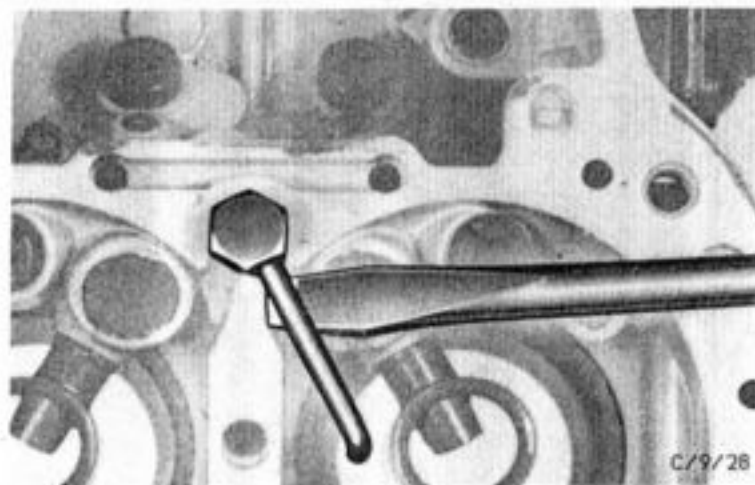


3. Schrauben der Starterklappe herausdrehen und Starterklappe nach oben aus der Welle herausziehen. Grat an den Gewindelöchern der Starterklappenwelle entfernen, erst dann Starterklappenwelle herausziehen.

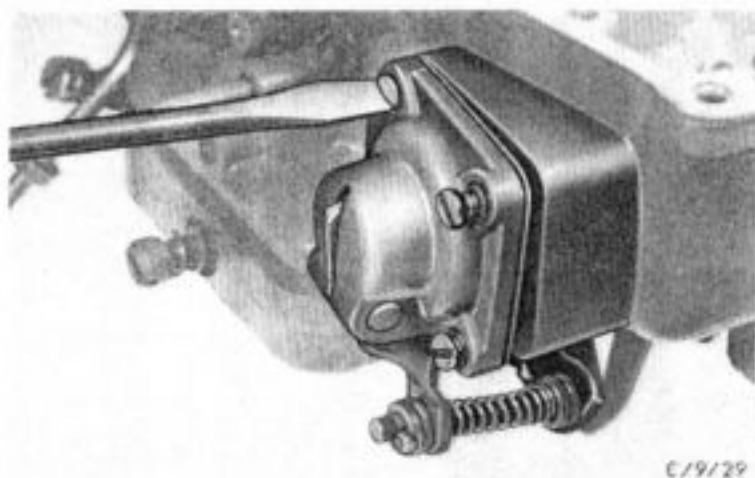


4. Starterkörper vom Vergaserdeckel abschrauben; dabei den O-Ring am Unterdruckkanal beachten. Drei Schrauben vom Deckel der Unterdruckmembrane am Starterkörper herausdrehen. Deckel, Feder und Membrane abnehmen.

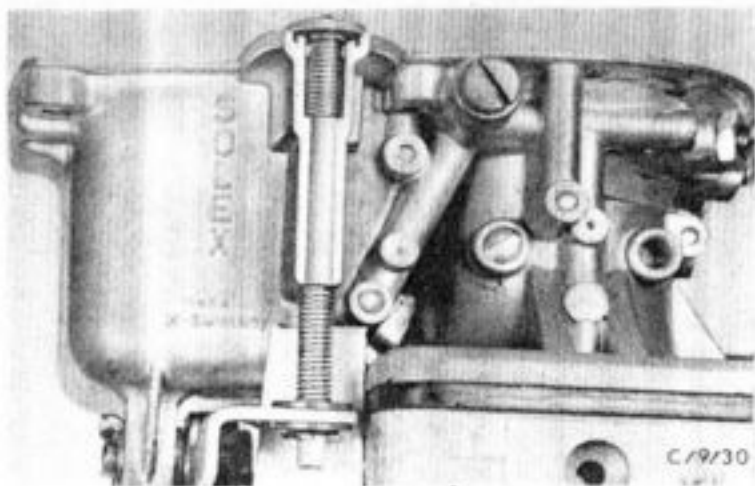
5. Hauptdüsen, Luftkorrekturdüsen, Leerlaufdüse, Übergangsdüse, Belüftungsdüse und Leerlaufgemisch-Regulierschraube herausdrehen. Beschleunigerpumpen-Auslaßventil mit einem kleinen Schraubenzieher heraushebeln.



6. Deckel der Beschleunigerpumpe abschrauben. Feder und Membrane abnehmen. Verbindungsgestänge am Drosselklappenhebel aushängen und mit Deckel ablegen.



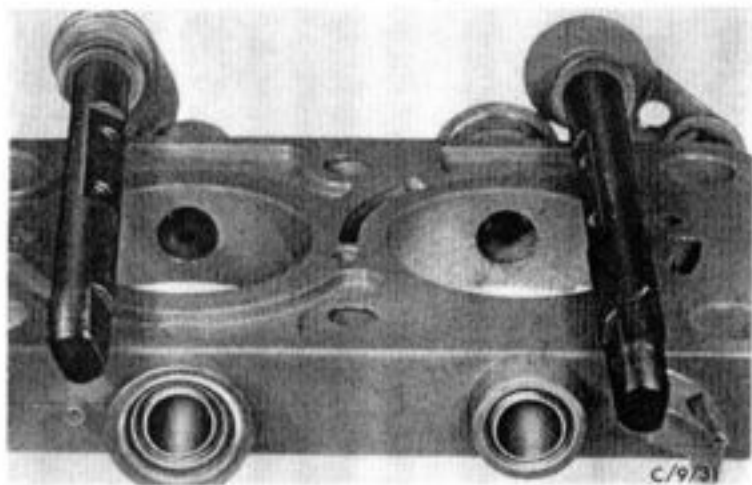
7. Splint, Spannring und Scheibe an der Ventilstange der umschaltbaren Schwimmergehäuse-Belüftung entfernen. Ventilstange und Federn entnehmen.



8. Drosselklappenteil vom Vergasergehäuse abschrauben und zerlegen. Dabei Teile in vorgefundener Reihenfolge ablegen.

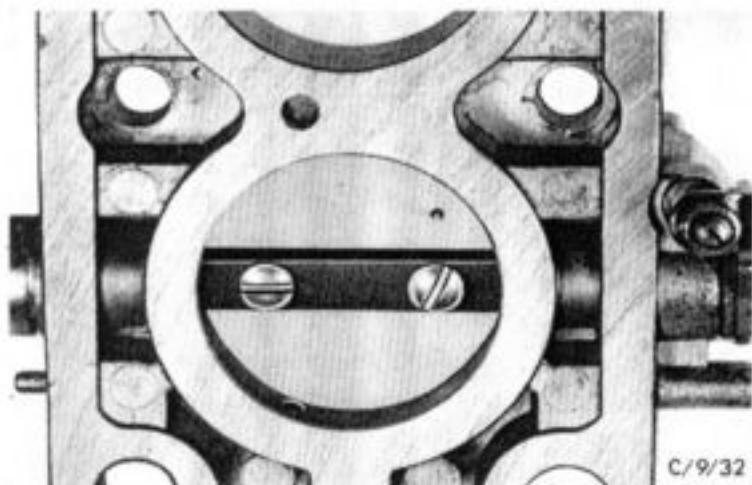


9. Umschalthebel der Schwimmergehäuse-Belüftung unter dem Schwimmergehäuse abbauen.

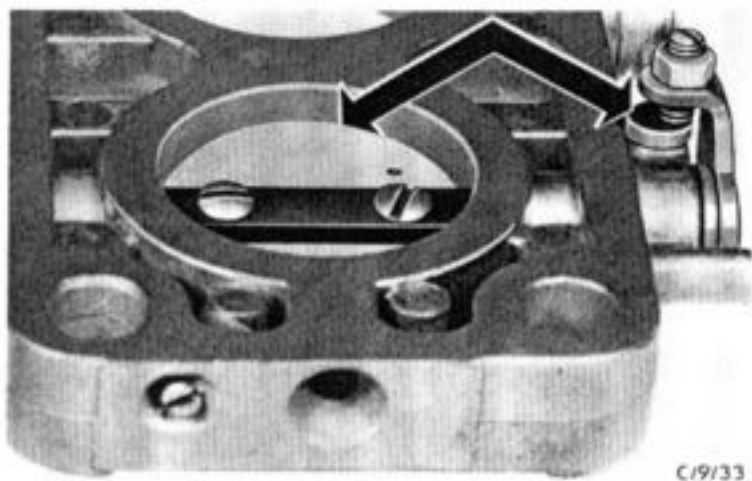


ZUSAMMENBAUEN

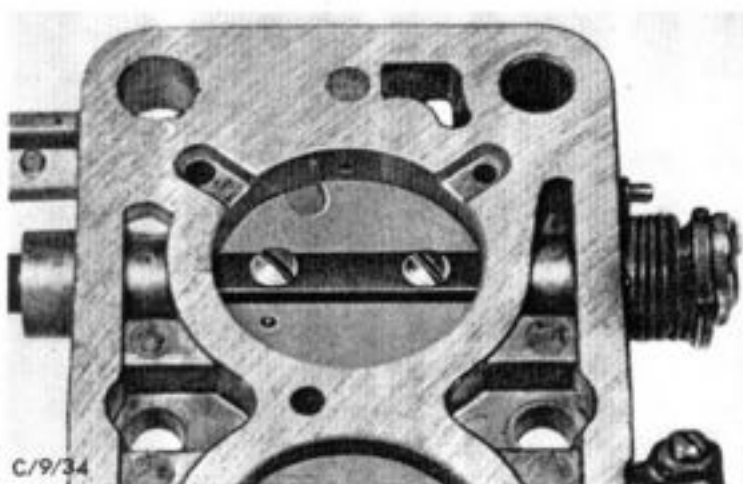
1. Je eine neue Dichtbüchse mit ihren Dichtlippen nach außen zeigend, vorsichtig auf die Drosselklappenwellen schieben. Auf der Gegenseite der Wellenlagerung beide neuen Dichtbüchsen direkt in das Drosselklappenteil einsetzen. Die Dichtlippen müssen ebenfalls nach außen zeigen.



2. Sekundär-Drosselklappenwelle vorsichtig einführen. Sekundär-Drosselklappe (ohne halbrunde Aussparung) so in die Welle einführen, daß im geschlossenen Zustand der Körnerschlag nach unten und zur Mitte zeigt. Schrauben von unten einsetzen und bei geschlossener Klappe festziehen. Zur Sicherung Schrauben etwas verstemmen und anschließend Leichtgängigkeit der Welle prüfen.

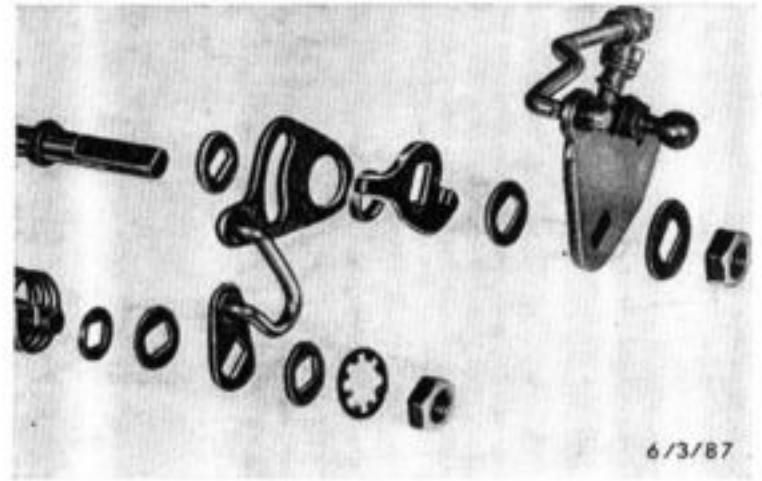


Beachte: Anschlagschraube der Sekundär-Drosselklappenwelle so einstellen, daß bei geschlossener Klappe die Anschlagschraube am Anschlag anliegt und die Klappe nicht klemmt!

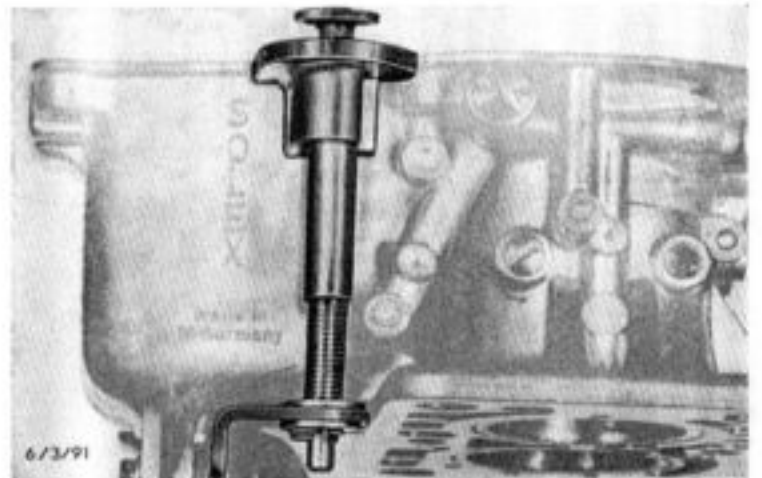


3. Rückdrehfeder der Primär-Drosselklappenwelle aufsetzen und Welle vorsichtig einführen. Primär-Drosselklappe (mit halbrunder Aussparung) so in die Welle einführen, daß im geschlossenen Zustand der Körnerschlag nach unten und zur Mitte zeigt. Schrauben von unten einsetzen und bei geschlossener Klappe festziehen. Zur Sicherung Schrauben etwas verstemmen und anschließend Leichtgängigkeit der Welle prüfen.

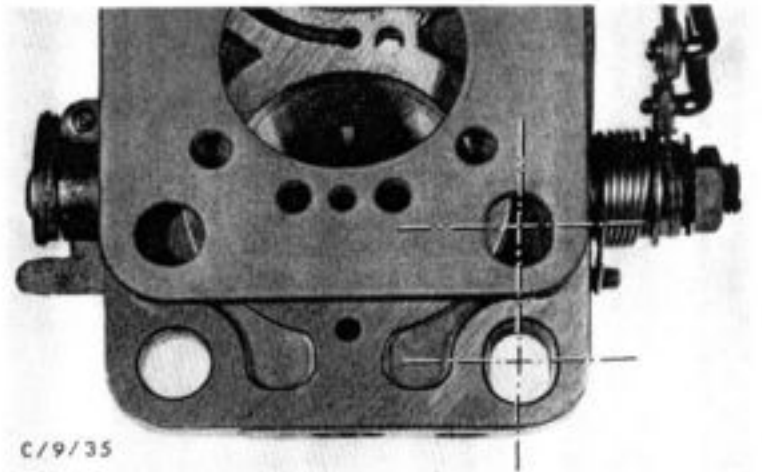
4. Primär- und Sekundär-Drosselklappenwelle in abgelegter Reihenfolge komplettieren. Umschalthebel der Schwimmergehäuse-Belüftung am Schwimmergehäuse anbauen.



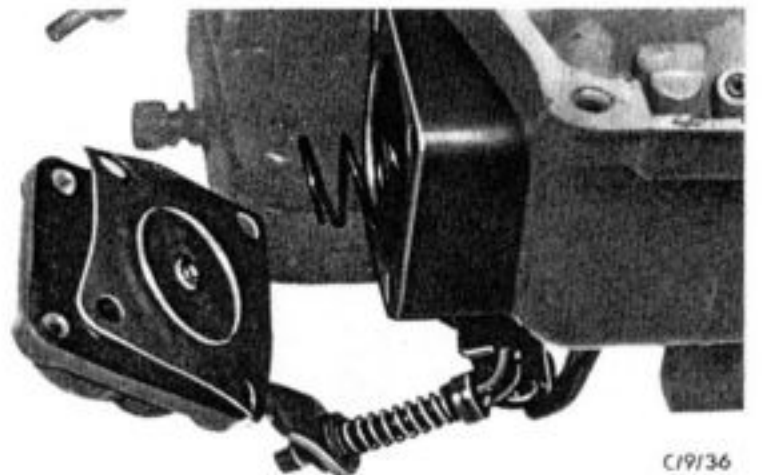
5. Ventilstange der umschaltbaren Schwimmergehäuse-Belüftung mit der schwächeren Feder von oben einsetzen. Zweite Feder mit Scheibe von unten aufschieben. Umschalthebel einführen. Scheibe und Spannring von unten auf die Ventilstange schieben, bis die oberste Bohrung zur Aufnahme für den Splint frei wird. Splint einsetzen.

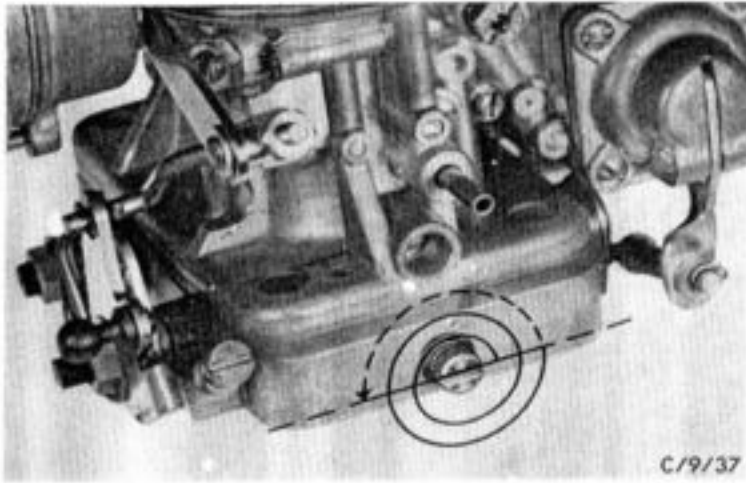


6. Drosselklappenteil am Vergasergehäuse befestigen; dabei auf das Langloch im Flansch und in der Dichtung achten.

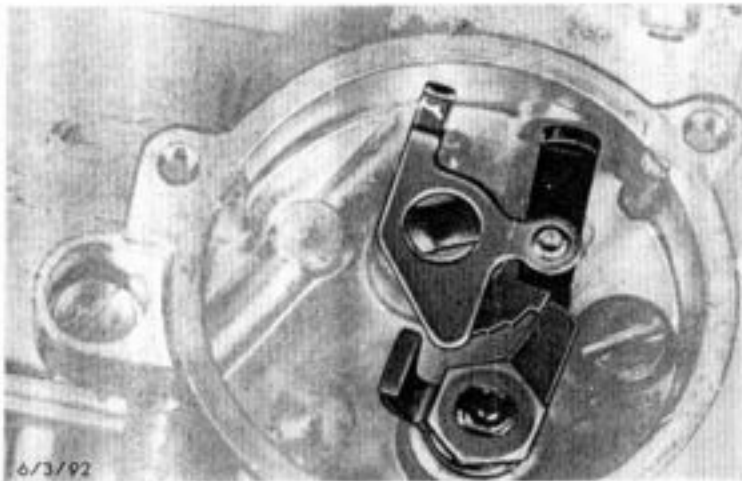


7. Verbindungsstange der Beschleunigerpumpe am Drosselklappenhebel einhängen. Feder, Membrane und Deckel der Beschleunigerpumpe aufsetzen und Schrauben einsetzen. Dann Membrane durch Öffnen der Drosselklappe vorspannen und Schrauben festziehen.

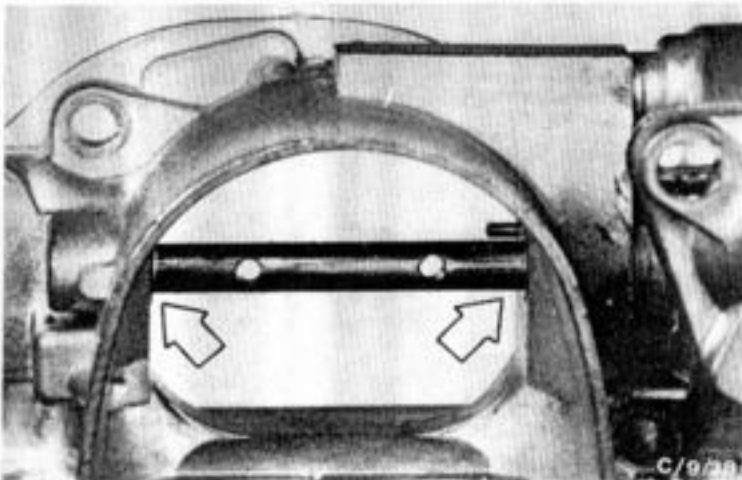




8. Beschleunigerpumpen-Auslaßventil mit Einspritzrohr einsetzen; dabei darauf achten, daß die kleine Gummidichtung vorhanden ist. Hauptdüsen, Luftkorrekturdüsen, Übergangsdüse, Belüftungsdüse und Leerlaufdüse einschrauben. Leerlaufgemisch-Regulierschraube bis zur Anlage (nur wenig) festschrauben, dann wieder $2-2\frac{1}{2}$ Umdrehung lösen.



9. Unterdruckmembrane mit Feder und Deckel in den Starterkörper montieren. Hierbei auf richtigen Sitz der Membrane und Feder achten. Starterkörper am Vergaserdeckel anschrauben; dabei den O-Ring am Unterdruckkanal beachten.
10. Starterklappenwelle mit Distanzscheiben einsetzen; dabei richtigen Sitz der Rückdrehfeder an der Stufenscheibe beachten.



11. Starterklappe mit dem langen Ende nach unten in den Spalt der Welle einsetzen; dabei muß auf jeder Seite der Klappe je eine Distanzscheibe vorhanden sein. Bei völlig geschlossener Starterklappe Schrauben von oben einsetzen und festziehen. Zur Sicherung beide Schrauben etwas verstemmen und anschließend Leichtgängigkeit der Welle prüfen.

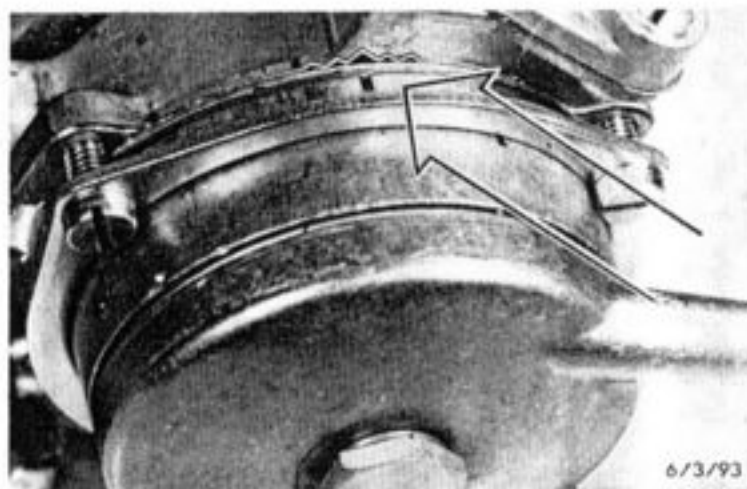


12. Schwimmernadelventil mit Original-Dichtring in den Vergaserdeckel einschrauben. Schwimmerhaltefeder montieren. Schwimmer mit Achse in die Haltefeder einführen und Achse in die Halteklammern eindrücken.
13. Deckeldichtung auflegen. Vergaserdeckel aufsetzen und Schrauben festziehen. Verbindungsgestänge von der Startautomatik zur Drosselklappe montieren.

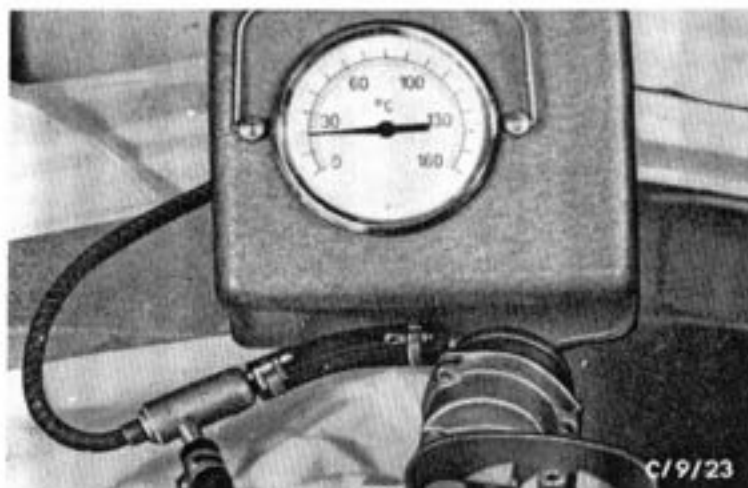
Startautomatik einstellen

(Solex-32-TDID-Vergaser)

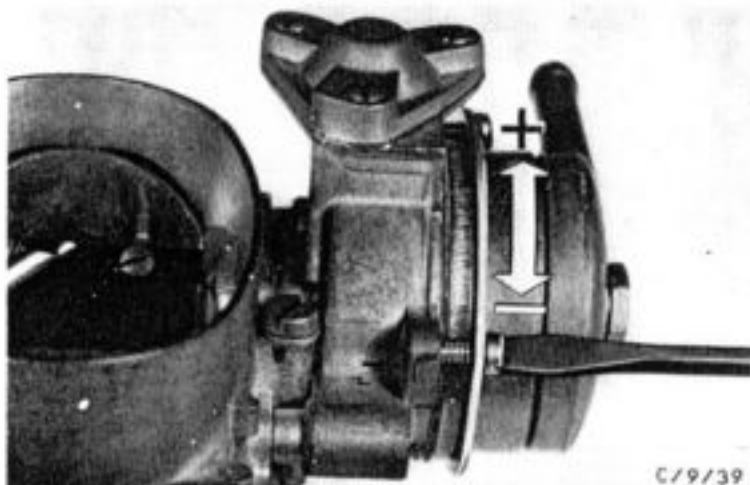
Beachte: Voraussetzung für die Einstellung ist, daß die Markierung auf dem Bimetallfeder-Gehäuse und die mittlere Markierung auf dem Starterkörper genau zueinander stehen. Außerdem muß die Leichtgängigkeit der Starterklappenwelle gewährleistet sein.



Bei dieser Einstellung soll die Starterklappe bei einer Kühlmitteltemperatur von 55–60° C senkrecht stehen, wenn der Motor vorher kalt war und nun warmläuft. Zweckmäßigerweise wird zum Ermitteln der Kühlmitteltemperatur ein Temperaturanzeiger mit Gradeinteilung verwendet, der über ein T-Stück zwischen den Heißwasserschlauch zum Bimetallfeder-Gehäuse geschaltet wird.

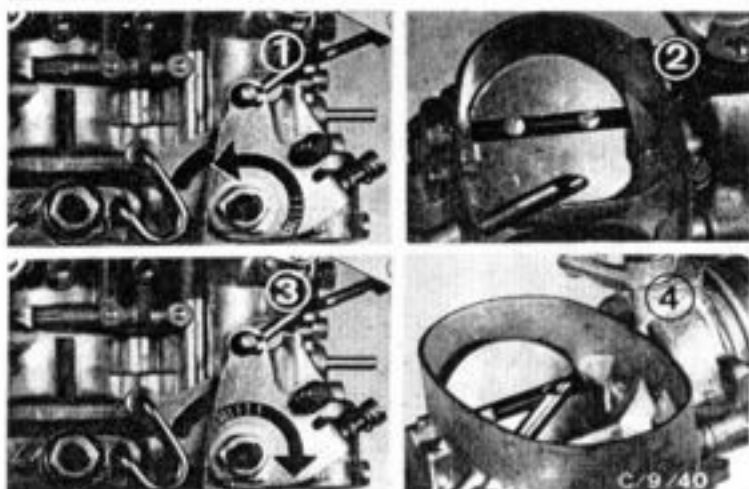


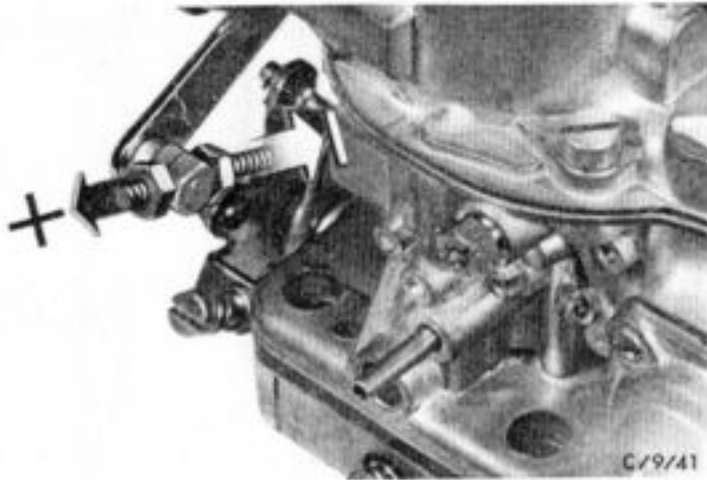
Ist die Starterklappe trotz Übereinstimmung der Markierungen früher oder später als im angegebenen Temperaturbereich offen, so müssen die drei Klemmschrauben gelöst und das Gehäuse der Bimetallfeder entsprechend gedreht werden. (Wird das Gehäuse im Uhrzeigersinn gedreht, öffnet die Starterklappe später!)



Bei stehendem Motor Drosselklappe so weit öffnen, bis sich die Starterklappe ganz schließen läßt.

Erst Drosselklappe und dann Starterklappe wieder loslassen. (Durch diesen Vorgang wird die Drosselklappe in die **erhöhte** Leerlaufdrehzahl der „Kaltstartstellung“ (Startautomatik) gebracht.

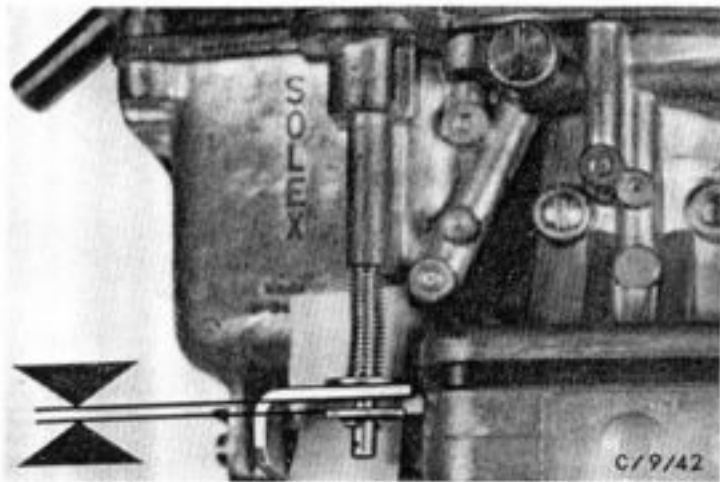




Beachte: Bei der geringsten Berührung des Fahrpedals oder des Gasgestänges springt die Drosselklappe wieder auf den „echten“ Leerlaufanschlag! Deshalb Fahrpedal bzw. Gasgestänge nicht mehr berühren. Motor anlassen. Die Motordrehzahl muß jetzt zwischen 2900–3100 U/min liegen.

Zur Korrektur Hebel an der Startautomatik fest nach oben drücken, Mutter auf dem Verbindungsgestänge lösen und durch Verlängern bzw. Verkürzen des Gestänges die vorgeschriebene Drehzahl einstellen. Anschließend Mutter festziehen.

Umschaltbare Schwimmergehäuse-Belüftung einstellen



Beachte: Die Ventilstange muß sich leicht bewegen lassen. Der volle Hub der Ventilstange muß beim Betätigen der Drosselklappe gewährleistet sein. Der Abstand zwischen Betätigungshebel und Sicherungsring muß im Leerlauf 0,5 bis 1 mm betragen.

Ist das Spiel jedoch zu klein oder zu groß, so ist durch Verschieben des Sicherungsringes auf der Ventilstange, die entsprechende Korrektur vorzunehmen.

Leerlauf einstellen

Beachte: Der Einstellung am betriebswarmen Motor sollte, je nach Laufzeit, eine Überprüfung der Zündkerzen, des Zündverteilers, des Ventilspiels, der „umschaltbaren Schwimmergehäuse-Belüftung“ und der „geschlossenen Motordurchlüftung“ vorausgehen. Sämtliche Anschlüsse am Flansch zwischen Saugrohr und Vergaser müssen dicht sein.

Drehzahlmesser anschließen und mit der Drosselklappen-Anschlagschraube vorgeschriebene Leerlauf-Drehzahl einstellen.

Leerlaufgemisch-Regulierschraube so weit hineindreihen, bis die Motordrehzahl absinkt. Dann

Regulierschraube herausdrehen, bis die höchste Motordrehzahl erreicht ist.

Beachte: Ist durch diesen Einstellvorgang die Leerlauf-Drehzahl über den vorgeschriebenen Wert angestiegen, so ist an der Drosselklappen-Anschlagschraube die vorgeschriebene Leerlauf-Drehzahl wieder einzustellen.

Die Einstellung der Leerlaufgemisch-Regulierschraube sinngemäß wiederholen.

Beachte: Jede Korrektur an der Drosselklappen-Anschlagschraube verändert das vorgeschriebene Spaltmaß der umschaltbaren Schwimmergehäuse-Belüftung.