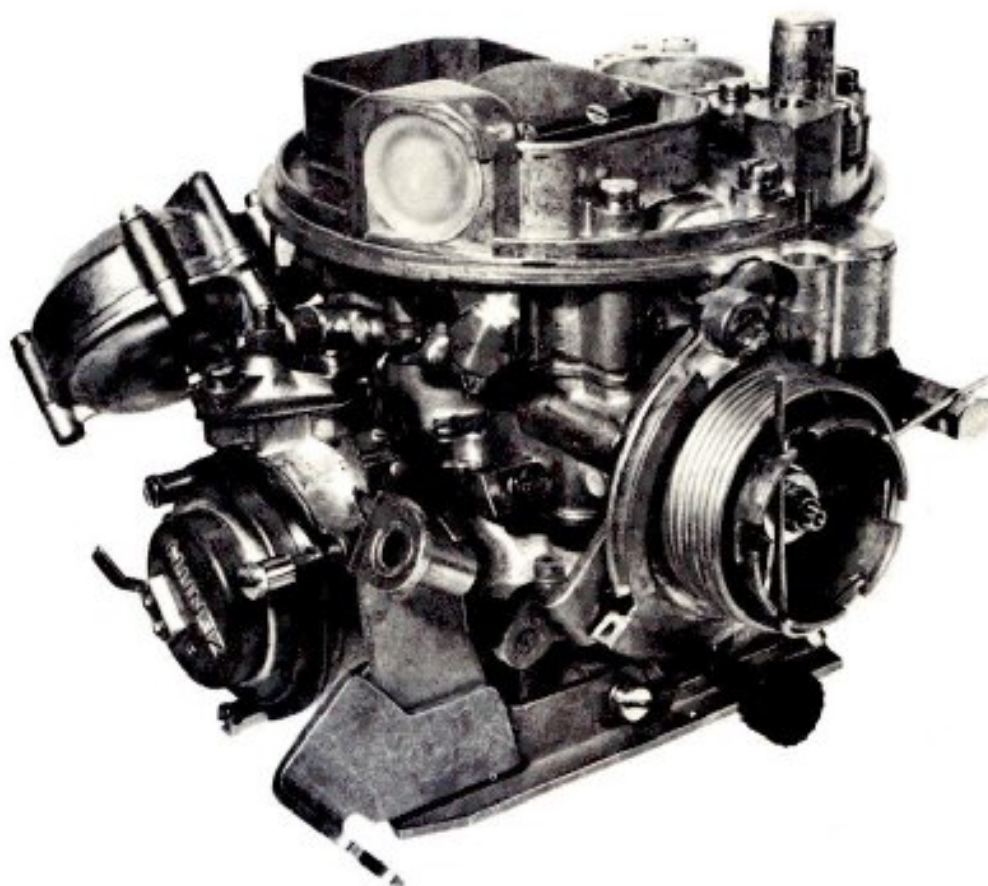




Einstell- und Prüfanweisung Vergaser 35/40 INAT

Peugeot
504



WARTUNG

In gewissen Zeitabständen kann es erforderlich sein, die Leerlaufeinstellung zu überprüfen und zu korrigieren. Wenn im Bedarfsfall der Vergaser grundüberholt werden soll, ist es erforderlich, den Vergaser vom Fahrzeug abzubauen, da die meisten Arbeiten nur so exakt durchgeführt werden können. Überprüfungen und Nachregulierungen sind jedoch auch bei aufgebautem Vergaser möglich.

INSTANDSETZUNG

Vergaser vom äußeren Schmutz befreien und demontieren. Verzogene Flächen planen, Kanten entgraten, Bohrungen und Kanäle mit Pressluft durchblasen. Alle Guß- und Stahlteile sind in einem Spezial-Reinigungsbad zu reinigen. Alle Dichtungen, Pumpenkolben und andere Verschleißteile sind bei der nachfolgenden Montage zu erneuern. Auf die Leichtgängigkeit aller beweglichen Teile ist zu achten. Der Vergaserdeckel muß an der Unterseite völlig eben sein.

GRUNDEINSTELLUNG (bei abgebautem Vergaser)

1. Beschleunigungspumpe

- a) Einspritzmenge Vergaser mit Kraftstoff füllen und Einspritzmenge feststellen -

Soll: 0,9 - 1,2 cm³ in der 1. Stufe,

0,6 - 0,8 cm³ in der 2. Stufe.

Korrektur: Durch Nachbiegen des inneren Pumpenhebels (nur bei abgenommenem Vergaserdeckel möglich).

DEUTSCHE VERGASER GESELLSCHAFT MBH & CO KG

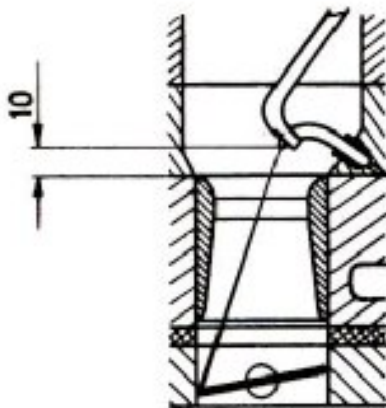
404 NEUSS/RHEIN, Leuschstraße 1, Fernruf: Sammel-Nr. Neuss 2041

- TECHNISCHER KUNDENDIENST -

b) Einspritzrichtung (Bild 1 + 2)

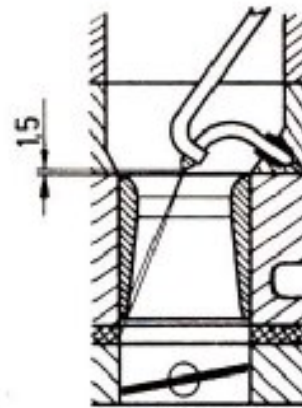
Die Einspritzrichtung des Kraftstoffstrahls ist lt. Abbildung zu kontrollieren.

Korrektur: Durch Verbiegen der Einspritzrohre, dabei ist auf die Höhe zu achten,



1. Stufe

In den Drosselklappenspalt -
Höhe 10 mm.



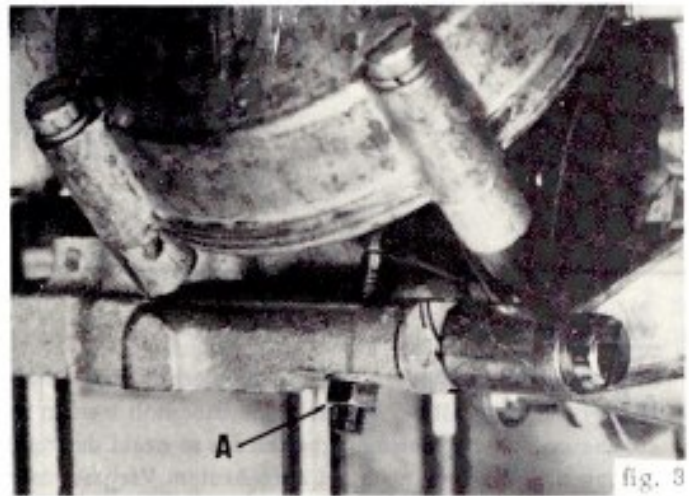
2. Stufe

An die Unterkante des Lufttrichters -
Höhe 1,5 mm.

2. Drosselklappe 2. Stufe (Bild 3)

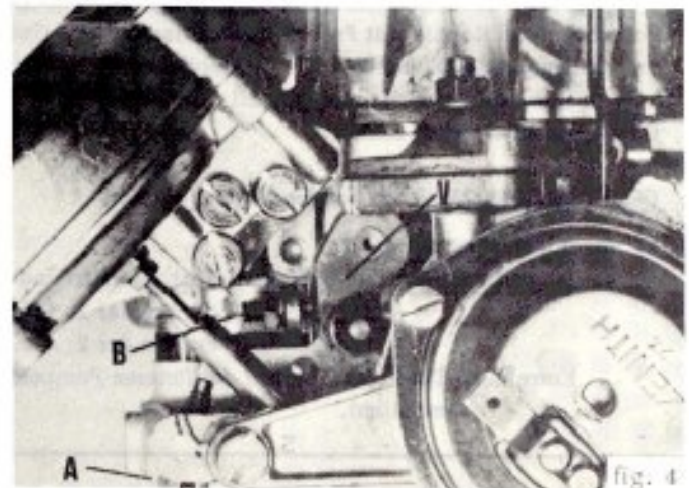
Die Drosselklappe der 2. Stufe darf im Drosselklappenteil nicht klemmen. Mit der Anschlagschraube A ist die Klappe leicht anzustellen.

Spaltmaß: 0,05 mm = Lichtspalt



3. Rollenhubeinstellung (Bild 4)

Die Einstellschraube B ist bis auf ein Spiel von 0,1 - 0,2 mm gegen den Drosselhebel V der 2. Stufe einzudrehen und in dieser Stellung mit der Sechskantmutter zu kontern.



4. Starterklappe

a) Starterverbindungsstange (Bild 5 + 6)

Einstellschraube C auf die oberste Raste der Stufenscheibe D stellen. Die Verbindungsstange E mit der Klemmschraube F so befestigen, daß bei heruntergedrücktem Mitnehmerhebel G die Starterklappe ganz geschlossen ist und zwischen dem Hebel G und der Zugstange H ein Spiel von 0,1 - 0,2 mm vorhanden ist. Anschließend den Spanningring spielfrei gegen das Gelenkstück legen.

Bei der Demontage des Vergaserdeckels ist die Verbindungsstange am Bolzen J zu lösen. Das Spiel von 0,1 - 0,2 mm ist auf jeden Fall zu kontrollieren, ggf. einzustellen.

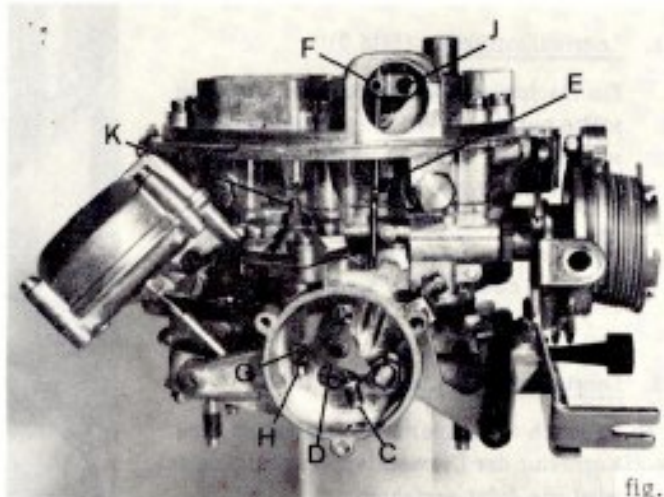


fig. 5

b) Starterklappenspalt (Bild 5 + 6 + 6a)

Einstellschraube C auf der obersten Stufe belassen, Mitnehmerhebel G nach unten drücken, bis die Starterklappe geschlossen ist und die Zugstange H gleichzeitig nach oben drücken. Der Starterklappenspalt - am nach unten gehenden Flügel - muß jetzt 3,0 mm betragen.

Korrektur: An der Schraube K.

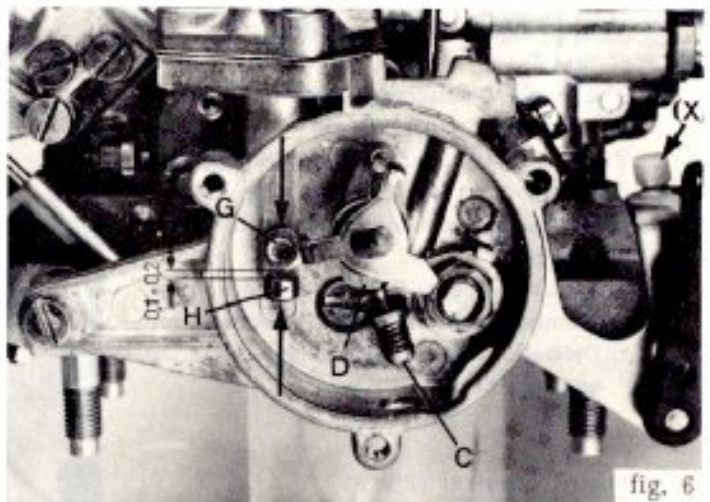


fig. 6

5. Drosselklappenspalt 1. Stufe (für Schnelleerlauf) (siehe Bild 6)

Mit einem Meßdorn den Spalt der Drosselklappe der 1. Stufe bei Anlage der Einstellschraube C auf der obersten Raste der Stufenscheibe feststellen - Soll 0,7 mm.

Weitere Einstellung siehe Punkt 3 - Schnell-Leerlaufdrehzahl bei aufgebautem Vergaser.

LEERLAUFEINSTELLUNG (bei aufgebautem Vergaser)

Voraussetzung für die Einstellung des Leerlaufs ist:

- Ventilspiel korrekt nach Vorschrift
- Zündzeitpunkteinstellung nach Vorschrift
- Öltemperatur 70° C
- Starterklappe vollkommen geöffnet.

Einstellung nur mit aufgebautem Luftfilter.

Vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl = 900 ± 50 U/min.
2 - 2,5 Vol % Co.

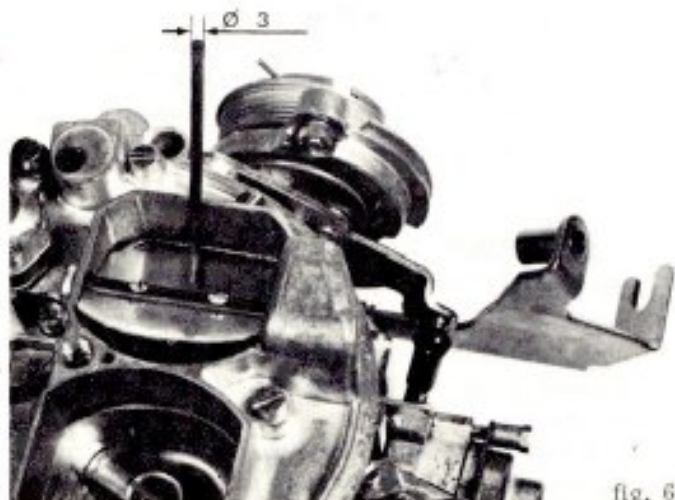
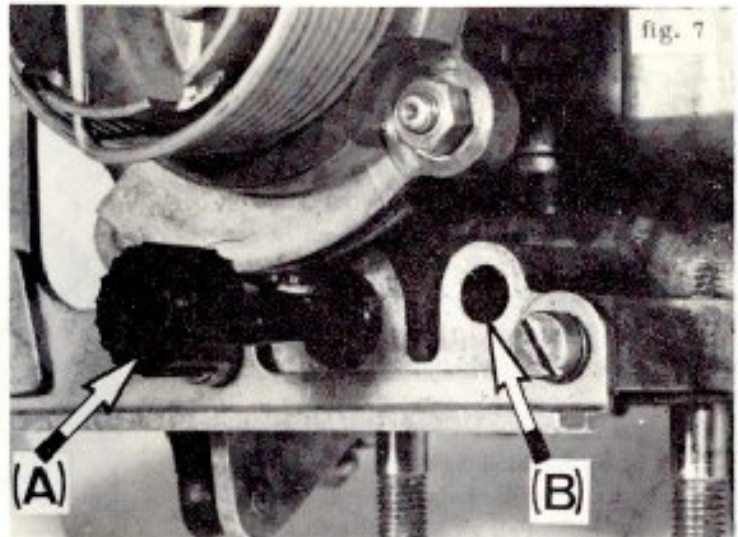


fig. 6 a

1. Leerlaufkorrektur (Bild 7)

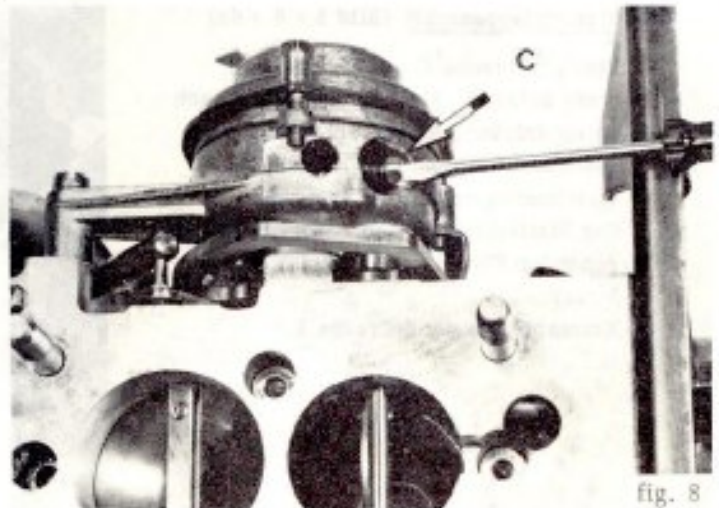
Ein Nachregulieren der Leerlaufdrehzahl sollte nur an der Zusatzgemischregulierschraube (A) erfolgen. Falls der vorgeschriebene Wert von 900 ± 50 U/min. und 2,5 Vol% Co nicht zu erreichen ist, kann mit der Gemischregulierschraube (B) der Co-Wert nachgestellt werden.



2. Leerlaufgrundeinstellung (Bild 6 + 7)

Ist durch unsachgemäßes Verstellen eine Korrektur der Drosselklappe unumgänglich, wird wie folgt vorgefahren:

- Zusatzgemischregulierschraube (A) schließen
- mit der Drosselklappenanschlagschraube (X) 600 - 650 U/min. einstellen (siehe Bild 6)
- über die Gemischregulierschraube (B) 3 Vol% Co einregulieren
- durch Öffnen der Zusatzgemischregulierschraube (A) (ca. 1 Umdrehung) die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl einstellen
- falls notwendig, Co-Wert mit der Gemischregulierschraube (B) korrigieren
- Drosselklappenanschlagschraube (X) wieder sichern.



3. Schnell-Leerlauf (Bild 8)

- Luftfilter abnehmen
- Drosselklappe etwas öffnen
- Starterklappe und Drosselklappe schließen (dadurch kommt die Einstellschraube (C) auf die oberste Raste der Stufenscheibe)
- Motor, ohne das Gaspedal zu berühren, starten. Schnell-Leerlaufdrehzahl = 2800 U/min., falls erforderlich, die Drehzahl mit der Einstellschraube (C) nachregulieren. Bei dieser Einstellung muß gewährleistet sein, daß die Einstellschraube (C) auf der obersten Raste der Stufenscheibe steht (evtl. Starterdeckel abbauen).

4. Unterdruckregler (Bild 9)

Der Stößel b des Unterdruckregler ist so einzustellen, daß im Leerlauf zwischen Stößel und Hebel d ein Abstand von 0,5 mm gewährleistet ist und beim Einschalten der Klimaanlage ca. 800 U/min. erreicht werden.

Sind diese Werte durch Verstellen des Stößels b nicht zu erreichen, muß die Spannung der Feder verändert werden,

längere Feder = größerer Hub

kürzere Feder = kleinerer Hub.

