

Typ:

Ascona-B
Manta-B
Rekord-E

EUROSERVICE



Nr.:

J- 76

TI-C-32

TECHNISCHE INFORMATION

Adam Opel Aktiengesellschaft Russelsheim

Datum: 9.1.1979

Blatt 1 von 3

	KD.-Leiter	Teile-Leiter	Gewähr- leistung	Meister	KD.-Berater	Mechaniker	Andere
Sichtvermerk							
Datum							

Betrifft:

Varajet-II-Vergaser

1. Schlechtes Kaltstartverhalten
2. Motor stirbt nach Kaltstart wieder ab
3. Unrunder Leerlauf, Motor geht nicht in Leerlauf zurück
4. Schlechter Übergang, Magerruckeln, fehlende Leistung
5. Aussetzer beim Beschleunigen
6. Abgebrochene Haltezapfen für Stauklappenfeder
7. Abreißen des Kraftstoffanschlußflansches

Fahrzeuge:

Ascona-B/Manta-B, Rekord-E, mit 2,0 Ltr.-Motoren

Nachstehend geben wir einige Hinweise zur Prüfung, Einstellung und Abhilfe bei Beanstandungen an Varajet-II-Vergasern.

1. Slechtes Kaltstartverhalten

In einzelnen Fällen wird beanstandet, daß die Starterklappe im kalten Zustand nicht vollkommen schließt. Dadurch kann während des Anlassens nicht genügend Kraftstoff aus dem Düsensystem abgesaugt werden.

Nach dem Entriegeln der Startautomatik, durch ein- bis zweimaliges, langsames Nieder-
treten des Gaspedals, muß bei Temperaturen unter + 20°C die Starterklappe schließen.

Wird kein vollständiges Schließen der Starterklappe festgestellt, sind Starterklappen-
welle sowie alle anderen beweglichen Teile der Startautomatik gangbar zu machen.
Freigängigkeit der Starterklappe im Lufttrichter prüfen, ein Klemmen oder Haken be-
seitigen. Sitz der Gummidichtung, Luftfilter-Vergaser und Stellung des Startautomatik-
deckels prüfen und ggf. korrigieren - siehe Tabelle unter Punkt 2.

Wird weiterhin ein Klemmen festgestellt, kann der Deckel der Startautomatik um einen
Teilstich in Richtung "R" vorgespannt werden.

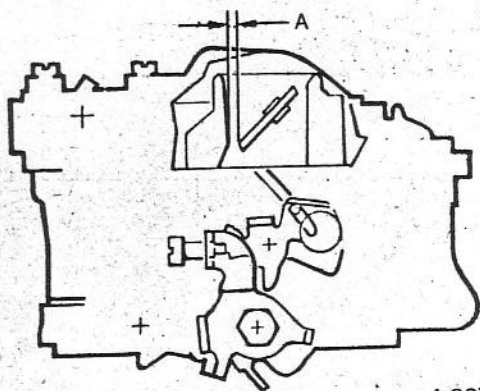
2. Motor stirbt nach Kaltstart wieder ab

In diesen Fällen ist der Starterklappenspalt (Pull down) zu prüfen und, wenn erforder-
lich, einzustellen.

- 1 -

Diese Technische Information ist nur für den internen Gebrauch bestimmt. Alle Angaben einschließlich evtl. vorhandener
Katalog-Nummern entsprechen dem Stand der Drucklegung.

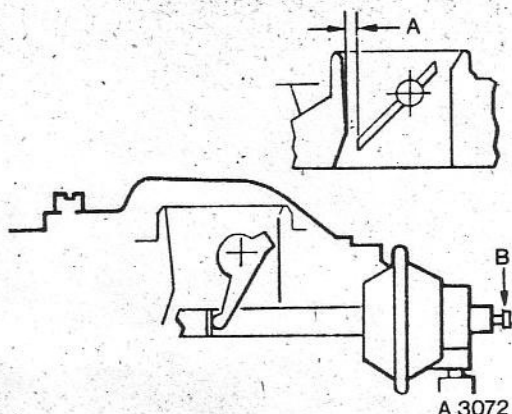
Nachdruck oder Übersetzung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Adam Opel Aktiengesellschaft
nicht gestattet. Alle Rechte nach dem Gesetz über das Urheberrecht bleiben der Adam Opel Aktiengesellschaft aus-
drücklich vorbehalten.



A 3071

Motor muß betriebswarm und Luftfilter abgebaut sein.

Motor starten und Schnelleerlauf einlegen. Starterklappe in Schließrichtung bis zum Anschlag drücken. Zwischen Starterklappe und der Vergaserwand muß ein Spalt "A" vorhanden sein.



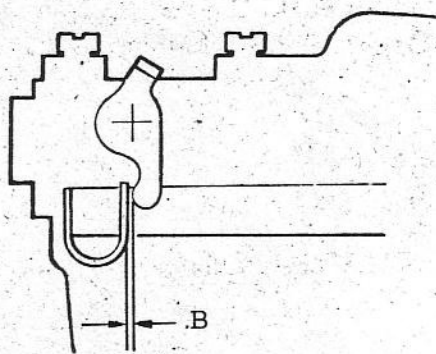
A 3072

Korrektur

Anschlagschraube "B" der Unterdruckdose so verdrehen, bis ein Spaltmaß "A" erreicht ist. Nach Einstellen des Starterklappenspaltes ist die Anschlagschraube mit handelsüblichem Siegelack zu sichern.

Spaltmaß "A", siehe Tabelle.

Bei 20 N-Vergasern bis Fertigungscode 17 C 78 (17.3.1978) und 20 S-Vergasern bis Fertigungscode 12 K 78 (12.10.1978) besteht die Möglichkeit, daß die Gewindelänge der Anschlagschraube "B" nicht ausreicht, den Starterklappenspalt exakt auf das Maß "A" einzustellen. In diesen Fällen ist eine neue Unterdruckdose mit Zugstange und Halter, Katalog-Nr. 8 31 729, einzubauen. Anschlagschraube "B" der neuen Unterdruckdose mit handelsüblichem Siegelack sichern.



A 3073

Nach Einstellen des Starterklappenspaltes ist das Spiel zwischen Stauklappenhebel und Zugstange zu prüfen. Dazu Unterdruckdose mit Vakuumhandpumpe beaufschlagen bis die Zugstange ganz angezogen ist.

Spiel "B", siehe Tabelle.

Bei Abweichung vom Sollwert, Zugstangenende entsprechend nachbiegen.

Einstellung des Startautomatikdeckels prüfen und, falls erforderlich, einstellen - siehe Tabelle.
Luftfilter aufbauen.

Motor	Getriebe	Klima- anlage	Kennummer	Starterklap- penspalt in mm	Spiel Stauklap- penhebel	Deckel Start- automatik einstellen
20 N	Schalt.	ohne	96 008 005	} 3,5	0,1 bis 0,3	1 Teilstrich in Richtung "L"
	Autom.	ohne	96 008 006			
	Schalt.	mit	96 008 015			
	Autom.	mit	96 008 016			
20 S	Schalt.	ohne	96 007 001	} 3,75	0,1 bis 0,3	Markierung Mitte
	Autom.	ohne	96 007 002			
	Schalt.	mit	96 007 007			
	Autom.	mit	96 007 008			

3. Unrunder Motorleerlauf, Motor geht nicht in Leerlauf zurück

Ursache kann Falschluf und/oder ein Klemmen der Drosselklappenwelle der II. Stufe sein.

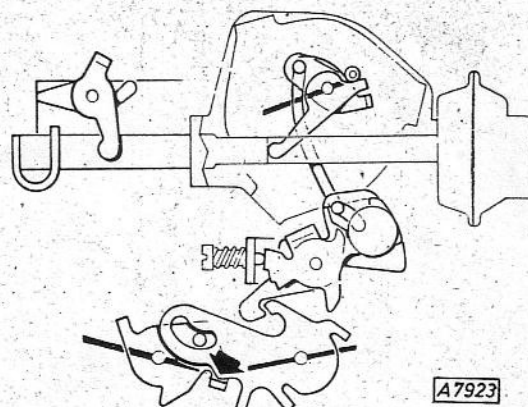
Vergaser abbauen und Drosselklappenteil planen.

Vergaser beim Aufbauen nicht zu fest anziehen. Drehmoment = 18 Nm (1,8 kpm) einhalten!
Flanschdichtung mit Schieblehre auf gleichmäßige Stärke prüfen ggf. Flanschdichtung ersetzen.
CO-Anteil prüfen, ggf. korrigieren.

Spiel zwischen Kulissenhebel und Betätigungs-
hebel der II. Stufe und Freigängigkeit prüfen.
Spiel muß 0,8 mm betragen. Ist kein Spiel vor-
handen, kann die Drosselklappe der II. Stufe
nicht vollständig schließen. Dann Nase am Be-
tätigungshebel entsprechend nachbiegen.

Heißleerlaufventil muß bei betriebswar-
mem Motor geschlossen sein, da andernfalls
der Leerlauf durch Falschlufteinfluß stark ab-
magert.

Defektes Heißleerlaufventil ersetzen.

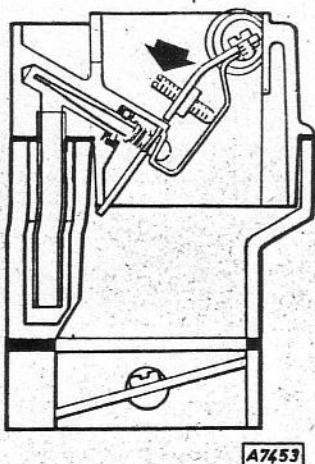


4. Schlechter Übergang, Magerruckeln, fehlende Leistung

Innerhalb der Fertigungsserie von 20 D 78 bis 07 G 78 können einzelne Vergaser zu folgen-
den Beanstandungen führen:

Schlechter Übergang d.h. schlechte Gasannahme, Magerruckeln im Teillastbereich
und schlechte (verzögerte) Gasannahme.

Die Ursache ist eine zu starke Abmagerung im Teillastbereich.



Durch Verändern der Vollastnadel in der Düsenblende der II. Stufe kann in diesen Fällen eine Besserung erzielt werden.

Dazu die Anschlagschraube in der Stauklappe (Pfeil) 1 1/2 Umdrehungen im Uhrzeigersinn verdrehen.

Anschließend Anschlagschraube mit handelsüblichem Siegelack sichern.

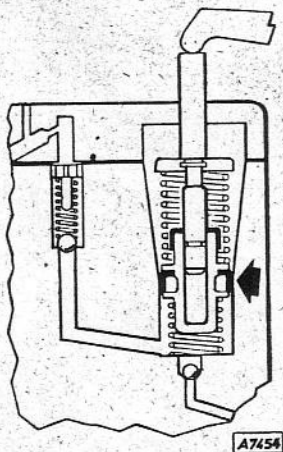
Wichtig!

Das Verändern der Vollastnadel darf nur innerhalb der oben genannten Vergaserserie durchgeführt werden. Vor bzw. nach dem genannten Fertigungsdatum ist ein Verdrehen der Anschlagsschraube nicht statthaft.

5. Aussetzer beim Beschleunigen

Wird beim Beschleunigen ein Verhalten (Aussetzer) festgestellt, ist die Ursache häufig ein zu großes, axiales Spiel der Manschette auf dem Pumpenkolben.

Durch dieses Spiel wird in der ersten Beschleunigungsphase bis zum Spielausgleich kein Kraftstoff verdrängt bzw. eingespritzt.



Als Abhilfe ist in solchen Fällen ein neuer Beschleunigerpumpenkolben einzubauen.

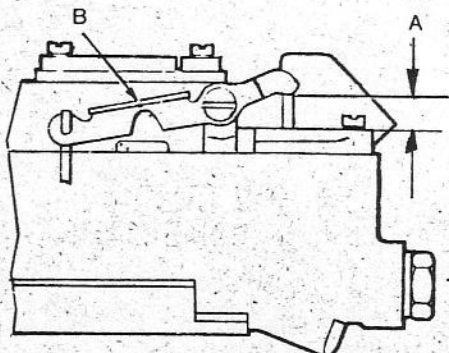
Von der Abteilung Teile und Zubehör werden ausschließlich Kolben mit spielfreier Manschette geliefert.

Vor Einbau des neuen Kolbens alle Pumpenkanäle mit Preßluft durchblasen.

Saug- und Druckventil auf Dichtheit prüfen.

Einstellung Pumpenkolben

Bei geschlossener Drosselklappe - Leerlaufstellung - muß das Maß "A" von Oberkante Pumpenstange zum Vergaserdeckel eingehalten werden; ggf. Pumpenhebel an Stelle "B" entsprechend biegen.



A 3069

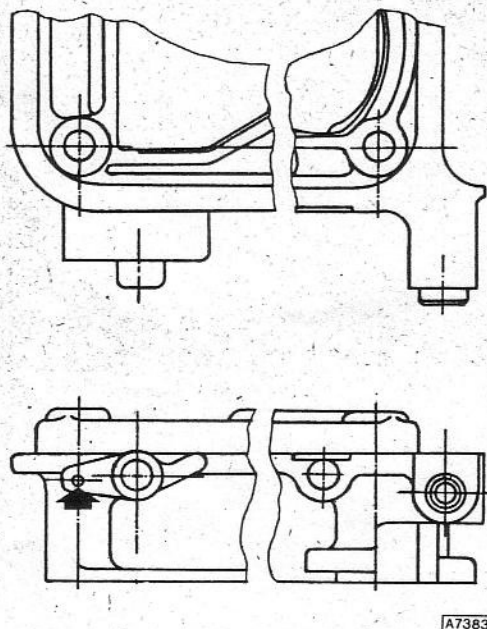
Motortyp	Vergaser-Nr.	Pumpenhebel-Nr.	Maß "A" in mm
20 S - MT 20 S - AT 20 S - MT/AC	96 007 001 96 007 002 96 007 007	} 0 125 (alt) 0 428 (neu)	10,8 12,8
20 N - MT 20 N - AT 20 N - MT/AC	96 008 005 96 008 006 96 008 015	} 0 125 (alt) ⁺ 0 427 (neu)	11,3
20 S - AT/AC 20 N - AT/AC	96 007 008 96 008 016	} 0 125 (alt) ⁺ 0 427 (neu)	9,8

+) Ab Vergasercode 20 B 78 (20.2.1978) werden nur noch Pumpenhebel neuerer Ausführung 0 427 bzw. 0 428 eingebaut. Die Nummer ist im Pumpendeckel eingeschlagen.

6. Abgebrochene Haltezapfen für Stauklappenfeder

Einige Vergaser wurden mit der Begründung "Verhalten beim Gasgeben" oder "Keine Gasannahme" im Bereich Einsatz der II. Vergäsestufe beanstandet.

Hervorgerufen werden diese Fahrfehler durch eine hängende Stauklappe, da der Haltezapfen der Stauklappenfeder gebrochen ist. Diese Beanstandung ist künftig auf Werkstattbasis zu beheben. Ein Austausch des Vergasers ist nicht erforderlich und kann im Rahmen der Gewährleistung auch nicht anerkannt werden. Nachstehende Arbeiten sind notwendig:



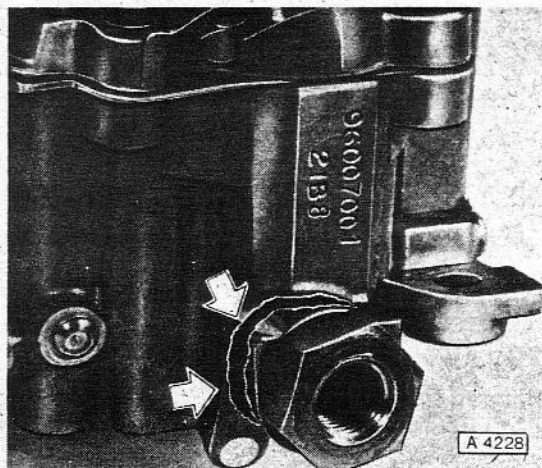
A7383

Anstelle des Haltezapfens ein 3-mm-Loch 10 mm tief in Vergasergehäuse bohren und eine 3,5-mm-Blechschaube, Katalog-Nr. 20 36 050, eindrehen - siehe Bild A 7383.

Feder in Schraube einhängen.

7. Abreißen des Kraftstoffanschlußflansches

Das Brechen des Kraftstoffanschlußflansches ist auf zu große Krafteinwirkung beim Anziehen der Kraftstoffleitung zurückzuführen.



Das kann vermieden werden, wenn beim Anziehen der Kraftstoffleitung mit einem 27-mm-Gabelschlüssel am Anguß des Schwimmergehäuses gehalten wird.

Künftig können Vergaser, die durch unsachgemäße Behandlung beschädigt wurden oder solche mit fehlenden Einzelteilen, einschließlich der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Eingriffsicherungen, nicht mehr als Gewährleistungsfall anerkannt werden.