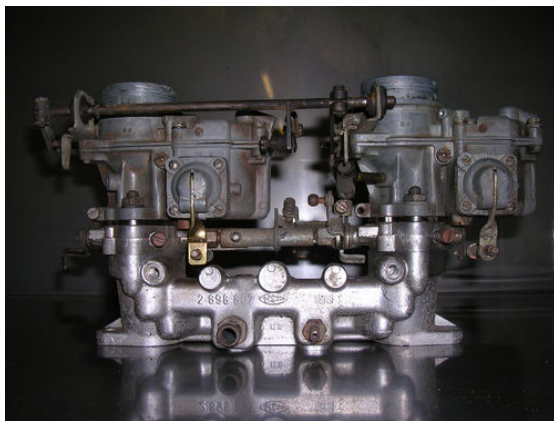


Einführung

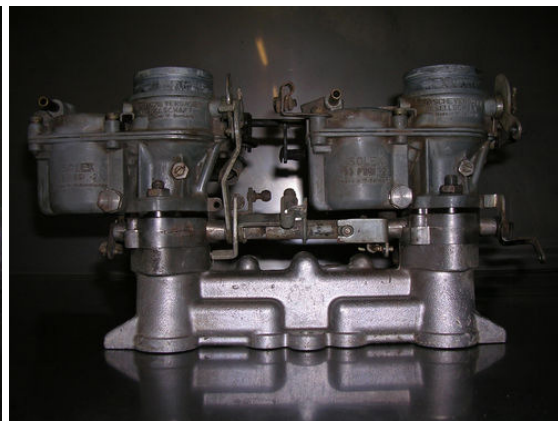
Die Vergaseranlage ist als Zweivergaseranlage ausgeführt. In ihrem Aufbau entsprechen die beiden Vergaser dem, wie er im Werkstatt-Handbuch „Fahrwerk–Triebwerk“ für den Kadett (für B Typen) beschrieben ist. Beide Vergaser sind in der Kalibrierung geändert und durch eine Welle mit Kuppelung miteinander verbunden. Die Einstellarbeiten an den Vergasern sind umfangreicher als bei einem Vergaser, da sie zunächst einmal unabhängig voneinander einzustellen und danach nochmals so abzustimmen sind, dass sie synchron miteinander arbeiten.

Beide Luftfilter, als Nassluftfilter ausgebildet, müssen alle 10 000 km in Kraftstoff ausgewaschen und eingeölt werden.

Die Auspuffanlage ist als Hochleistungsanlage ausgelegt und entspricht in ihrem Aufbau weitgehend derjenigen der Kadett B Typen mit S-Motor, jedoch ist das Auspuffendrohr als Doppelrohr mit je einem Schalldämpfer ausgebildet.



Vergaseransicht links



Vergaseransicht rechts

Aufbau und Wirkungsweise der Zweivergaseranlage

Die Drosselklappenhebel beider Vergaser sind durch eine Welle verbunden, die bei eingebautem Vergaser nicht abgebaut werden kann, da sie an beiden Drosselklappenhebeln in Backen gelagert ist. Auf dieser Welle ist eine Kupplung angebracht, die die Aufgabe hat, durch ihre Einstellschraube ein gleichzeitiges Einsetzen beider Vergaser zu gewährleisten. Durch Zurückdrehen dieser Einstellschraube an der Kupplung können beide Vergaser unabhängig voneinander eingestellt werden.

Die Drosselklappe des vorderen Vergasers wird durch das Gasgestänge und die des hinteren Vergasers durch eine Rückzugsfeder zugezogen. Hierdurch wird verhindert, dass ein Vergaser hängen bleibt.

Der Starterzug ist über ein Gestänge mit beiden Starterklappen verbunden. Ein Ausgleichskanal im Ansaugkrümmer verbindet den vorderen und hinteren Ansaugstutzen miteinander. Auftretende Gasstauungen, die den Füllungsgrad beeinflussen würde, werden damit verhindert.

Auspuffanlage

Aufbau

Die Auspuffanlage entspricht im wesentlichen Derjenigen der Kadett-B-Typen mi S-Motor, jedoch ist das Auspuffendrohr als Doppelrohr mit je einem Schalldämpfer ausgelegt

Der hinter Auspufftopf mit beiden Endrohren wird nur im Zusammenbau geliefert



Zweivergaseranlage

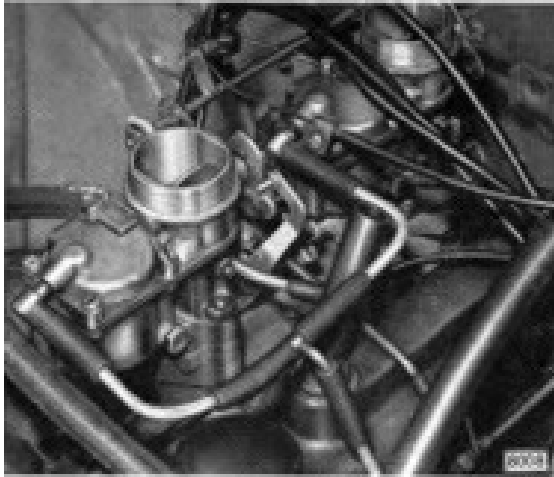
Vergaser-Kalibrierung

Motortyp	11 SR
Kalibrierung	B
Vergaser-Kenn-Nummer	
vorderer Vergaser	2891643
hinterer Vergaser	2891644
Lufttrichter	26
Hauptdüse	X 117,5
Leerlaufdüse	55
Luftkorrekturdüse	110
Schwimmernadelventil mit Kugel	1,5
Leerlaufgemisch Regulierschraube	
Umdrehungen, offen	1/2

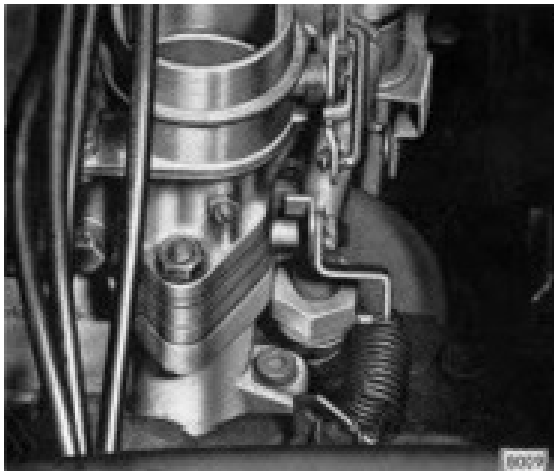
Beide Vergaser aus- und einbauen

Beide Luftfilter mit Motorentlüftung aus- und einbauen

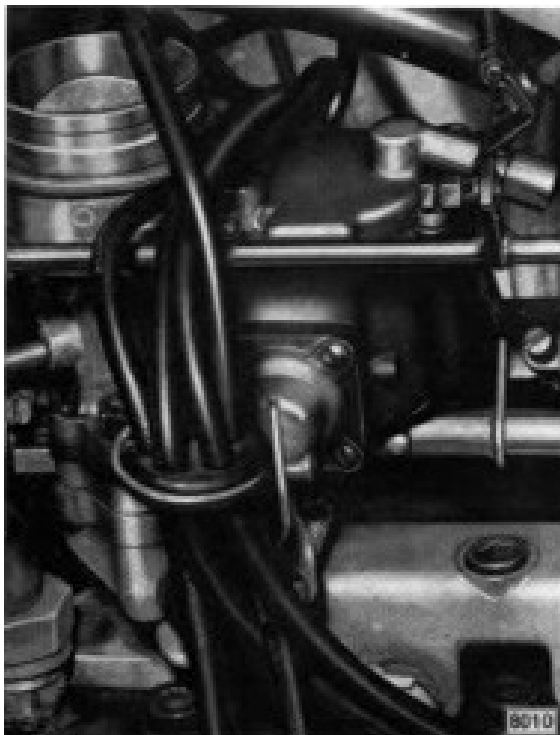




Starterzug, Kraftstoffschlauch, Unterdruck Schlauch für Unterdruckdose und Motorent Lüftungsschlauch abnehmen



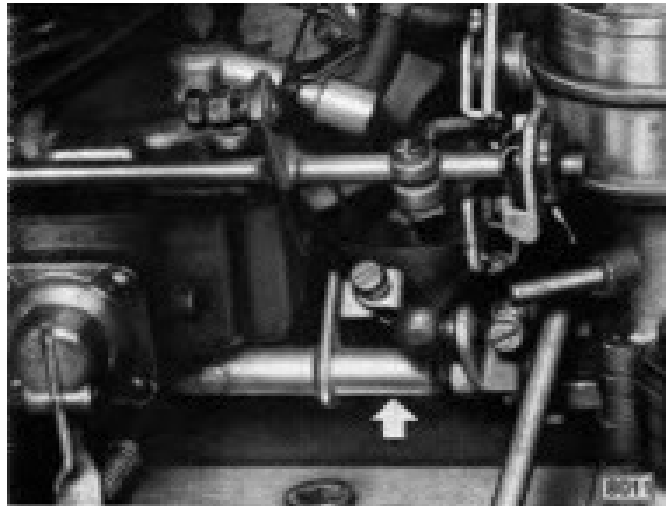
Rückzugsfeder für Drosselklappenhebel hinteren Vergaser aushängen



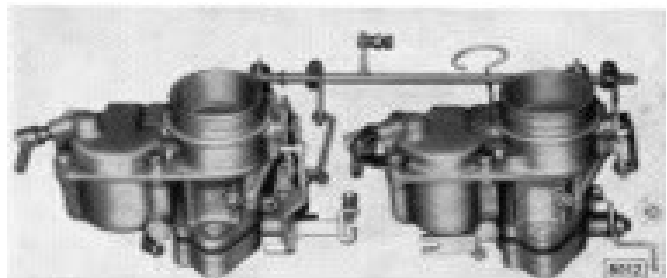
Zündkabel aus Halter lösen und von Zündkerzen abziehen

Beide Vergaser gemeinsam vom Motor abnehmen

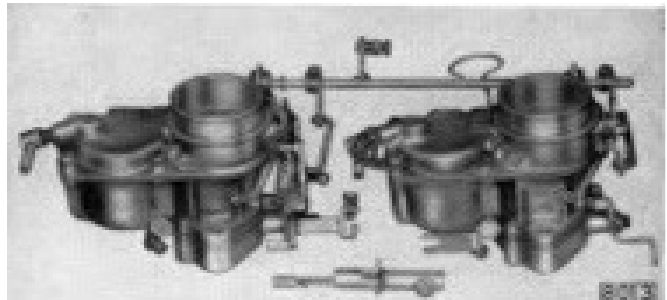
Darauf achten, dass die Welle mit der Kupplung
Beim Abnehmen der Vergaser mit diesen ver-
bunden bleiben, damit die Druckfeder mit dem
Bolzen nicht verloren geht.



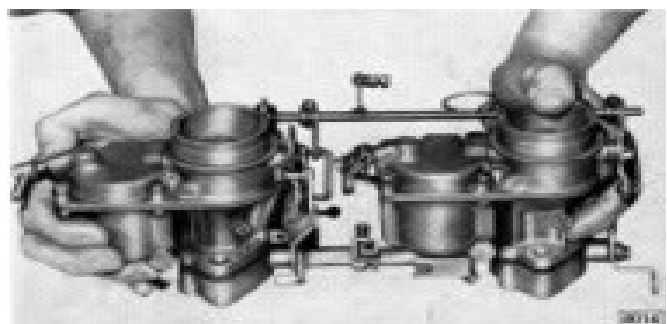
Betätigungsgestänge für Starterklappe ab-
schrauben und Rückzugsfeder aushängen



Vor Einbau der Vergaser Welle mit Kupplung
Zwischen beide Vergaser einsetzen, dann



diese auf Motor aufsetzen und befestigen



Leerlauf einregulieren (siehe Arbeitsvorhang)

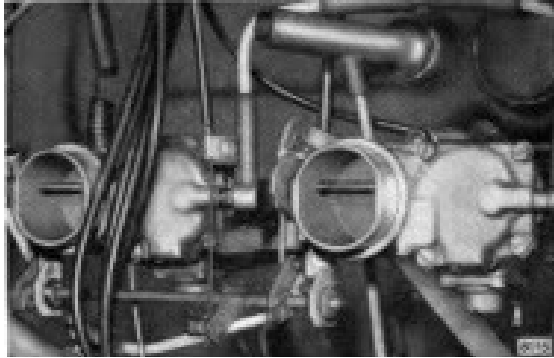
Vergaser zerlegen, reinigen und zusammenbauen

Der Vorgang entspricht demjenigen, wie er im
Werkstatt-Handbuch „Fahrwerk-Triebwerk“ in
Gruppe 8 beschrieben ist, jedoch ist die Leer-
Laufeinstellung nach der Anweisung unten
„Leerlauf einregulieren“ vorzunehmen.

Leerlauf einregulieren

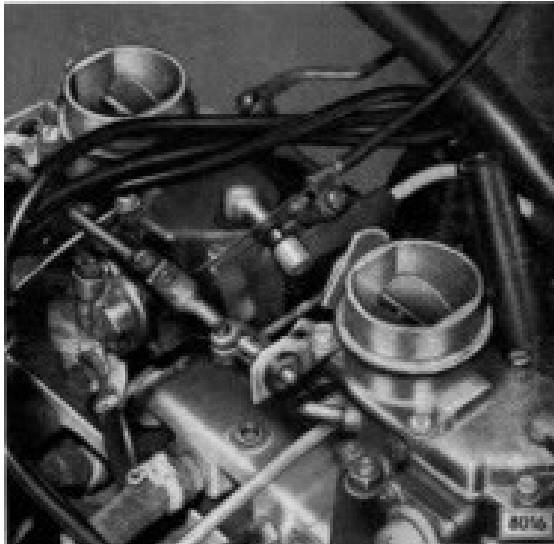
Synchron Testgerät (unter der Nr.ST-100
Von Fa.Matra-Werke GmbH lieferbar)

Drehzahlmesser

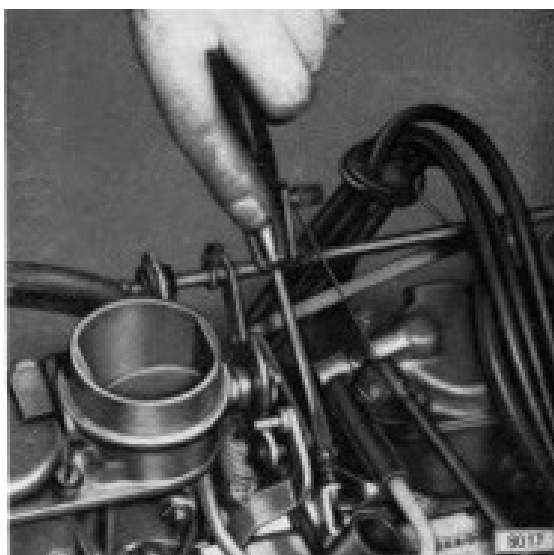


Um ein einwandfreies Arbeiten der Zweifachvergaseranlage zu gewährleisten, muß die Leerlaufeinstellung äußerst gewissenhaft durchgeführt werden

Beide Luftfilter abnehmen, Prüfen dass bei gezogenem Starterzug beide Starterklappen vollständig geschlossen und



Bei hineingeschobenem Starterzug vollkommen offen ist



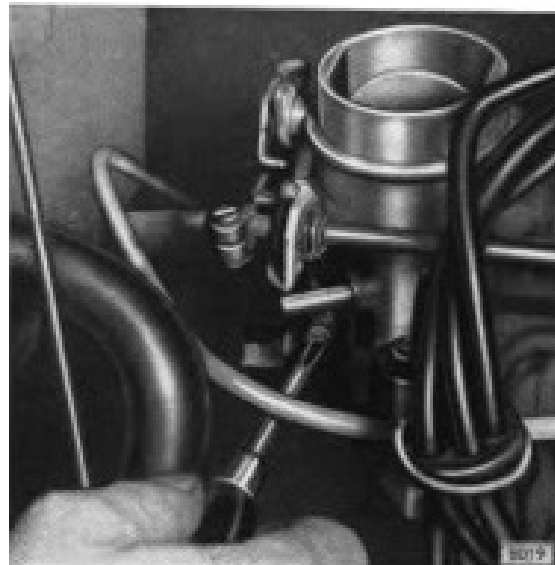
Einstellschraube an der Kupplung zwischen Beiden Vergasern zurückdrehen.

Beide Leerlaufgemisch-Regulierschrauben voll ständig eindrehen und zur **Grundeinstellung** ½ Umdrehung herausdrehen



Beide Leerlauf-Einstellschrauben soweit zurück-Drehen, dass die Drosselklappen geschlossen sind . Darauf achten dass beide Drosselklappen einwandfrei zugezogen werden.

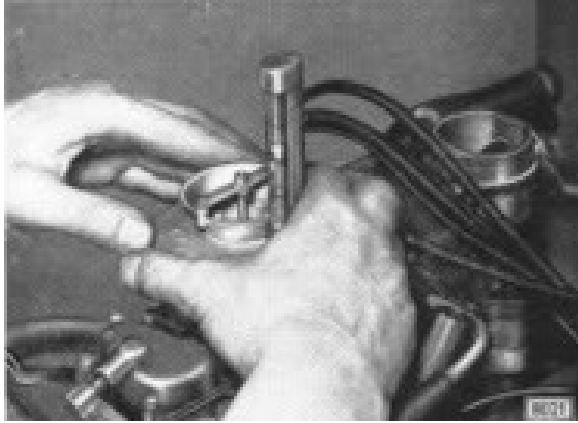
Zur **Grundeinstellung** beide Einstellschrauben 1 Umdrehung hineindrehen



Motor starten und auf Betriebstemperatur Bringen.

Drehzahlmesser nach Angaben des Geräteherstellers anschließen. Leerlauf durch gleichmäßiges Verstellen der beiden Leerlauf-Einstellschrauben auf **900-1000 U/min** Einstellen.

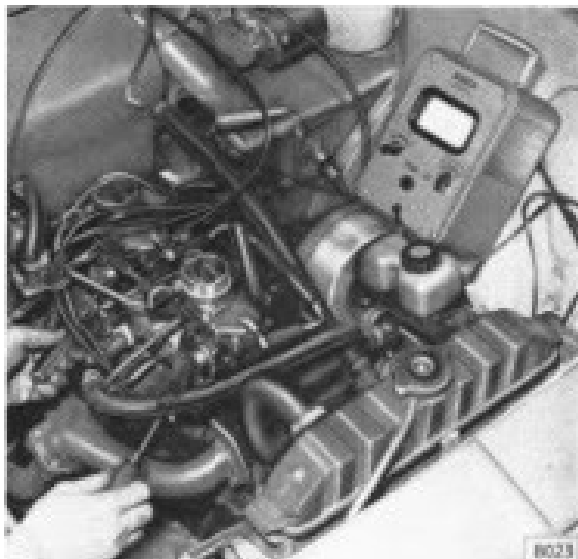




Synchron Testgerät auf dem Luftstutzen des vorderen Vergasers aufsetzen und nach Angaben des Geräteherstellers einjustieren. **Diese Einstellung des Synchron-Testers darf dann nicht mehr verändert werden.**



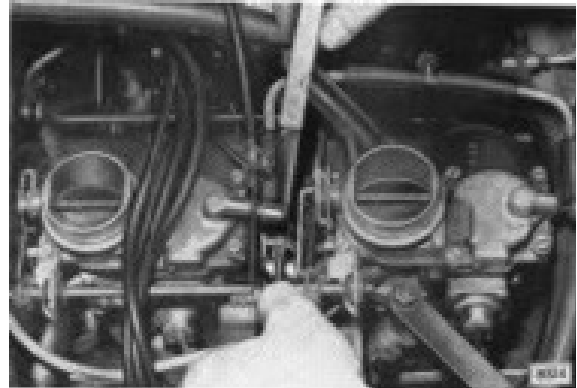
Synchron-Tester auf den Luftstutzen des hinteren Vergasers aufsetzen und mit der Leerlauf-Einstellschraube Drosselklappe so einstellen Dass das Gerät den gleichen Wert anzeigt wie Beim vorderen Vergaser.



Beide Leerlaufgemisch-Regulierschrauben gleichmäßig um kleine Beträge so verstellen bis maximale Motordrehzahl erreicht wird

Mit Hilfe des Testgerätes beide Leerlauf-einstellschrauben so verstellen, bis Drehzahl von 950-1000 U/min erreicht ist. Anschließend Leerlaufgemisch – Regulierschrauben um kleine Beträge verdrehen, bis durch Verstellen keine Drehzahlerhöhung mehr erreicht werden kann.

Einstellschraube an der Kupplung mit Ventillehre
Auf ein Spiel von 0,1 mm einstellen



Nochmals Einstellung mit Synchron-Testgerät überprüfen. Beide Vergaser müssen nun den gleichen Wert bei 950-1000 U/min anzeigen

Beide Luftfilter aufsetzen und die Leerlaufgemisch-Regulierschrauben gleichmäßig um kleine Beträge nach rechts und links verdrehen bis keine Drehzahlerhöhung mehr erreicht werden wird und der Motor ruhig läuft.

