

Gruppe 8

**KRAFTSTOFFANLAGE
UND AUSPUFFLEITUNG**

INHALTSVERZEICHNIS

Arbeitstext	Seite
Einführung	4
Drehmoment-Richtwert	2
Spezial-Werkzeuge	3
Allgemeine Prüfung des Kraftstoffsystems bei Kraftstoffmangel	Grundbuch
Ermittlung des Kraftstoffverbrauches	Grundbuch
Kraftstoffleitung	Grundbuch
Kraftstoffleitung ersetzen	5
Kraftstofftank aus- und einbauen	5
Kraftstoffverbrauch	Grundbuch
Ursache erhöhten Kraftstoffverbrauches	Grundbuch
Auspuffanlage	
Aufgabe der Auspuffanlage	Grundbuch
Auspuffrohr und Auspufftopf aus- und einbauen	6
Kraftstoffpumpe	
Aufbau und Wirkungsweise	7
Förderleistung der Kraftstoffpumpe prüfen (Kraftstoffpumpe ausgebaut)	9
Kraftstoffpumpen-Abscheideraum reinigen (Kraftstoffpumpe eingebaut)	8
Kraftstoffpumpe aus- und einbauen	8
Kraftstoffpumpe überholen (Kraftstoffpumpe ausgebaut)	9
Vergaser	
Allgemeines	11
Aufgabe eines Vergasers	Grundbuch
Düsen-Einstellung	Grundbuch
Leerlauf einregulieren	12
Luftfilter	Grundbuch
Luftfilter reinigen	Grundbuch
Opel-Fallstromvergaser	Grundbuch
Vergaser-Abscheideraum reinigen (Vergaser eingebaut) .	Grundbuch
Vergaser aus- und einbauen	Grundbuch
Vergasergestänge einstellen	11
Vergaser-Kalibrierung	11
Vergaser zerlegen, reinigen und zusammenbauen (Vergaser ausgebaut)	Grundbuch
Wirkungsweise des Opel-Falstromvergasers	Grundbuch

Füllmenge Kraftstofftank ca. 33 Ltr.

Kraftstoff nur bis zum unteren Ende des Einfüllstutzens einfüllen.

DREHMOMENT-RICHTWERT

Auspuffrohr an Auspuffkrümmer 2,0 mkg

SPEZIAL-WERKZEUGE

Arbeitsvorgang	Wird verwendet für	Werkzeug-Nr.	Werkzeugbezeichnung	Bemerkungen
Allgemeine Prüfung des Kraftstoffsystems bei Kraftstoffmangel	Keine Spezial-Werkzeuge			
Ermittlung des Kraftstoffverbrauches	Keine Spezial-Werkzeuge			
Kraftstoffleitung ersetzen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Kraftstofftank aus- und einbauen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Auspuffrohr und Auspufftopf aus- und einbauen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Förderleistung der Kraftstoffpumpe prüfen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Kraftstoffpumpen-Abscheideraum reinigen	Zuflußbohrung abdichten	S-1180	Kraftstoffpumpen-Reinigungshilfswerkzeug	Zur Reinigung des Abscheideraumes ist nur die Federklammer erforderlich
Kraftstoffpumpe aus- und einbauen	Flanschschrauben aus- und einschrauben	MW 81	Vielzahnschlüssel	
Kraftstoffpumpe überholen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Leerlauf einregulieren	Keine Spezial-Werkzeuge			
Luftfilter reinigen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Vergaser-Abscheideraum reinigen	Zuflußbohrung von Kraftstoffpumpe und Bohrung zum Schwimmeradelventil abdichten	S-1179	Vergaser-Reinigungshilfswerkzeug	
Vergaser aus- und einbauen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Vergasergestänge einstellen	Keine Spezial-Werkzeuge			
Vergaser zerlegen, reinigen und zusammenbauen	Vergasereinzelteile aus- und einbauen, Kolbenmanschette einführen, Schwimmerstand prüfen, Teillastnadelstellung prüfen	S-601	Vergaserwerkzeugsatz	

E I N F Ü H R U N G

Für die Kraftstoffanlage und Auspuffleitung gelten in weiten Teilen die Ausführungen, wie sie im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ beschrieben und mit entsprechenden Abbildungen versehen sind. So entspricht z. B. der Opel-Fallstromvergaser in Aufbau und Wirkungsweise der Ausführung, die in dem angegebenen Technischen Grundbuch behandelt ist. Änderungen zu dieser Ausführung weist der Vergaser lediglich dort auf, wo entweder dem Motor oder konstruktiv anders ausgebildeten Teilen Rechnung zu tragen ist. Das betrifft vornehmlich die Vergaser-Kalibrierung, die auf den Motor abgestimmt sein muß, und die Anschlußteile für die aus Kunststoff hergestellte Kraftstoff- und Unterdruckleitung. Das außerdem durch Bleikugeln erfolgte Verschließen der Kanäle im Vergasergehäuse ist für die Werkstatt von keiner Bedeutung.

Die Kraftstoffpumpe entspricht in ihrer Wirkungsweise ebenfalls der Ausführung, wie sie im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ beschrieben ist. Der zum Teil anders gestaltete Aufbau ist in den entsprechenden Arbeitsvorgängen ausführlich behandelt und bedingt den Fortfall einiger im Technischen Grundbuch angegebenen Arbeitsvorgängen.

Die Kraftstoffleitung besteht, wie bereits angeführt, aus Kunststoffrohr. Infolge der durch Gummizwischenstücke erfolgten Anschlüsse an den Stutzen von Vergaser und Kraftstoffpumpe sowie am Anschlußrohr des Kraftstofftanks ist ein leichtes Aus- und Einbauen der Leitungen möglich. Für die Verlegung der Kraftstoffleitung gelten nach wie vor die im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ angeführten Richtlinien.

Der Kraftstofftank ist auf der rechten Seite im Kofferraum auf 2 Gummiböcken aufrecht stehend gelagert und wird von Spannbändern gehalten. Diese Anordnung gewährleistet infolge eines großen Winkelausschlages des Kraftstoffanzeigergerätes eine präzise Angabe des Kraftstoffstandes und ermöglicht gleichzeitig ein einfaches Aus- und Einbauen des Kraftstofftanks. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen ragt in eine durch eine Klappe verschließbare Mulde in der rechten Seitenwand hinein. Die Belüftung des Kraftstofftanks erfolgt durch einen Kunststoffschlauch, der an einen Rohrstutzen am Tankmeßgerät angeschlossen ist und durch eine Öffnung im Kofferraumboden nach außen reicht. Deshalb beim Tanken darauf achten, daß Kraftstoff nur bis zum unteren Ende des Einfüllstutzens eingefüllt wird, um einem evtl. Überlaufen von Kraftstoff infolge Volumenvergrößerung (z. B. beim Parken durch starke Sonneneinwirkung) vorzubeugen.

Kraftstoffleitung ersetzen

Die Kraftstoffleitung besteht aus einem Kunststoffrohr mit einem Außendurchmesser von 6 mm. Bei Erneuerung einer Kraftstoffleitung ist unbedingt die ursprüngliche werkseitig bestimmte Lage der Leitungsführung zugrunde zu legen (siehe Technisches Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“).

neu

Die Kunststoffleitung wird im Gegensatz zur Metalleitung **nicht** gebördelt. Das zwischen Kraftstoffpumpe und Vergaser verlaufende Teil wird fertig gebogen, also einbaugerecht, geliefert, das zwischen Pumpe und Tank verlaufende Teil dagegen in Längen zu 10 m. Letzteres weist nur große Radien auf und kann ohne Hilfsmaßnahmen gebogen und verlegt werden.

Als Verbindungsstück zwischen Kraftstoffleitung und den Anschlußstutzen am Vergaser und an der Kraftstoffpumpe sowie zwischen Kraftstoffleitung und Anschlußrohr zum Kraftstofftank dient jeweils ein 50 mm langer Verbindungsschlauch, der über Kraftstoffleitung und Anschlußstutzen geschoben wird.

Zum Schutz gegen Scheuern am Fahrzeugunterbau ist die Kraftstoffleitung mit Gummitüllen (insgesamt 9 Stück) versehen. Bei Ersatz der Leitung sind die Tüllen nach ihrer ursprünglichen Anordnung wieder anzubringen.

Kraftstofftank aus- und einbauen

Der Kraftstofftank ist an der rechten Seite im Kofferraum auf zwei Gummiböcken aufrecht stehend gelagert. Der Einfüllstutzen ragt vom Kofferraum aus in eine Mulde in der rechten Seitenwand hinein, die durch eine Klappe verschlossen ist. Der Kraftstofftank-Renkverschluss trägt auf seiner Unterseite die Beschriftung „Ohne Lüftung“. Die Belüftung des Tankes erfolgt über einen Kunststoffschlauch, der an einen Rohrstutzen am Tankmeßgerät angeschlossen ist und durch den Kofferraumboden nach außen reicht.

Der Ein- und Ausbau des Kraftstofftankes ist wie folgt vorzunehmen.

1. Minuskabel von Batterie abklemmen.
2. Anschlußkabel vom Tankmeßgerät (2/6) abklemmen.
3. Entlüftungsschlauch vom Rohrstutzen am Tankmeßgerät abziehen. Federschellen mit dem eingelegten Entlüftungsschlauch von der Stoßkante der beiden Tankhälften abziehen.
4. Kraftstofftank-Renkverschluss abnehmen (Bild 1).

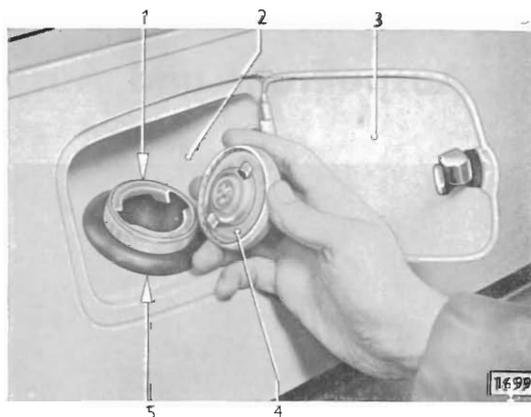


Bild 1 - Kraftstofftank-Renkverschluss abnehmen

- 1 Kraftstofftank-Einfüllstutzen
- 2 Mulde für Kraftstofftank-Einfüllstutzen in der rechten Seitenwand
- 3 Klappe für 2
- 4 Kraftstofftank-Renkverschluss
- 5 Abdichtgummiring

neu

5. Kraftstoff aus Tank ablassen. Hierzu Kraftstoff-Kunststoffleitung mit Verbindungsschlauch von Kraftstofftank-Anschlußrohr abziehen.
6. Anschlußrohr-Abdichtgummi aus Kofferraumboden herausziehen und Anschlußrohr vom Tank abschrauben.
7. Sechskantschraube (2/5) herausschrauben und Scheibe abnehmen.
8. Kraftstofftank von den beiden Gummiböcken (2/1) abheben und in Richtung Kofferraummitte herausnehmen.

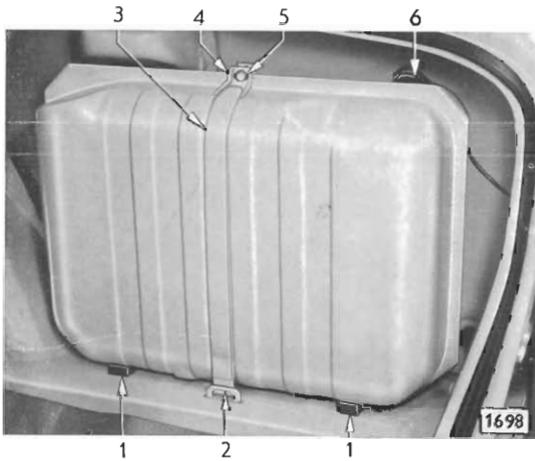


Bild 2 - Kraftstofftank-Befestigung im Kofferraum, rechts

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1 Gummibock für Tankauflage | 4 Winkel für Spannband |
| 2 Halter für Spannband | 5 Sechskantschraube, Scheibe |
| 3 Spannband | 6 Tankmeßgerät |

Beim Herausnehmen des Einfüllstutzens aus der Mulde in der rechten Seitenwand darauf achten, daß der Abdichtgummiring nicht beschädigt wird.

Einbau in umgekehrter Reihenfolge, dabei beachten:

1. Beim Einsetzen des Einfüllstutzens in die Mulde der rechten Seitenwand auf einwandfreien Sitz des Abdichtgummiringes achten.
2. Nach dem Anschließen des Kraftstoff-Anschlußrohres an den Tank Gummitülle zum Abdichten gegen den Kofferraum gut abschließend in den Kofferraumboden einsetzen.

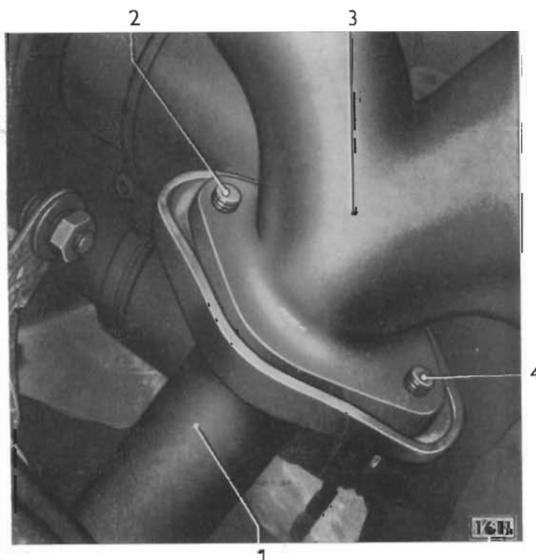
3. Entlüftungsschlauch am Kofferraumbodendurchgang mit Ausgußmasse L 000 298/4 abdichten.

4. Im Falle der Verwendung eines neuen Kraftstofftankes, der ohne Grundierung bzw. Lackierung geliefert wird, ist die vom Kofferraum aus sichtbare Fläche des Tankes vor dem Einbau mit einer Einschicht-Lackierung zu versehen. Ein vorheriges Grundieren ist nicht erforderlich.

Um einen einwandfreien Massekontakt für das Kraftstoffmeßgerät zu erhalten, muß beim Lackieren des Tankes die **Anlagefläche für das Spannband (2/3)** sowie die **Dichtfläche für das Kraftstoffmeßgerät (2/6) frei von Lack** bleiben.

neu

Auspuffrohr und Auspufftopf aus- und einbauen



1. Vorders Auspuffrohr (3/1) vom Auspuffkrümmer (3/3) abschrauben – 2 Sechskantschrauben.

2. Bügel (4/7) für vorderes Auspuffrohr am Auspufftopf lösen – 2 Sechskantmuttern, Federringe – und Auspuffrohr aus Anschlußstutzen am Auspufftopf herausziehen.

Bild 3 - Vorderes Auspuffrohr an Auspuffkrümmer geschraubt

- | |
|------------------------|
| 1 Vorderes Auspuffrohr |
| 2 Sechskantschraube |
| 3 Auspuffkrümmer |
| 4 Sechskantschraube |

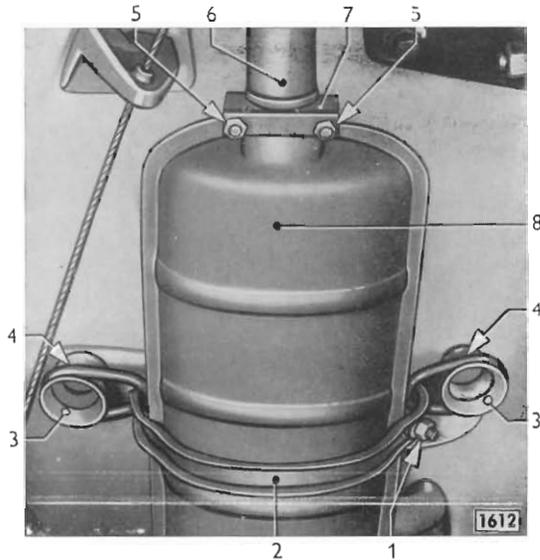


Bild 4 - Befestigung des vorderen Auspuffrohres und des Auspufftopfes

- 1 Sechskantmutter, Federring
- 2 Bügel für Auspufftopfaufhängung
- 3 Halter
- 4 Dämpfungsring
- 5 Sechskantmutter, Federring
- 6 Vorderes Auspuffrohr
- 7 Bügel für Befestigung des vorderen Auspuffrohres am Anschlußstutzen des Auspufftopfes
- 8 Auspufftopf

3. Sechskantmutter (4/1) – Federring – am Befestigungsbügel des Auspufftopfes abschrauben.
4. Sechskantschraube (5/1) an Rohrschelle (5/2) am hinteren Auspuffrohr lösen und Auspufftopf mit hinterem Auspuffrohr abnehmen.

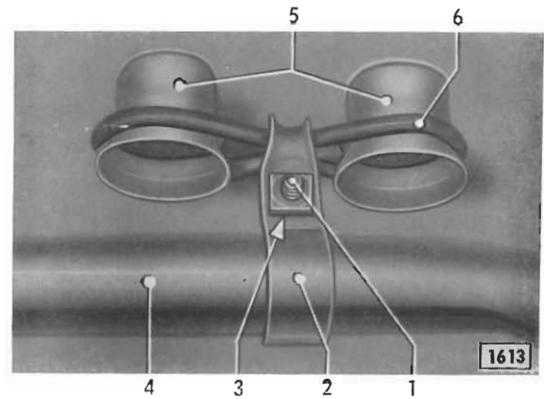


Bild 5 - Aufhängung des hinteren Auspuffrohres

- 1 Sechskantschraube
- 2 Rohrschelle
- 3 Vierkant-Schweißmutter
- 4 Hinteres Auspuffrohr
- 5 Halter
- 6 Dämpfungsring

Einbau in umgekehrter Reihenfolge, dabei beachten:

1. Dämpfungsringe auf Verschleiß prüfen, falls erforderlich, ersetzen.
2. Zwischen Auspuffkrümmer und vorderem Auspuffrohr kommt **keine** Dichtung. Die beiden Sechskantschrauben, mit denen das vordere Auspuffrohr an den Auspuffkrümmer geschraubt wird, sind mit kolloidalem Graphitfett Z-8277 zu bestreichen und auf ein Drehmoment von **2,0 mkg** festzuziehen.

KRAFTSTOFFPUMPE

Aufbau und Wirkungsweise

Die Kraftstoffpumpe entspricht in ihrer Wirkungsweise der Ausführung, wie sie im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ ausführlich beschrieben ist, unterscheidet sich allerdings in ihrem Aufbau von der im Technischen Grundbuch behandelten Ausführung.

neu [Die Pumpenventile -- Saug- bzw. Einlaßventil und Druck- bzw. Auslaßventil – sind als Flatterventile ausgebildet. Beide Ventile und die Ventilsitze sind nicht ausbau- und austauschbar. Der Zusammenbau von Membran (mit Stößel), Membranfeder, Niederhalter für Membranfeder und Manschette kann dagegen zerlegt und die Einzelteile bei Beschädigung ersetzt werden.

Kraftstoffpumpe aus- und einbauen

Der Aus- und Einbau der Kraftstoffpumpe ist in der gleichen Weise vorzunehmen, wie im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ angegeben ist. Die beiden Kunststoff-Kraftstoffleitungen sind allerdings nicht an der Kraftstoffpumpe angeschraubt, sondern durch Verbindungsschläuche (6/3) an den Anschlußstutzen (6/5) der Pumpe angeschlossen. Die Kunststoffleitungen sind mit den Verbindungsschläuchen von den Anschlußstutzen der Pumpe abzuziehen.

- 1 Kraftstoffpumpenunterteil
- 2 Kraftstoffpumpenoberteil
- 3 Verbindungsschlauch
- 4 Kraftstoffleitung, Pumpe – Vergaser
- 5 Anschlußstutzen für Kraftstoffleitung zum Kraftstofftank

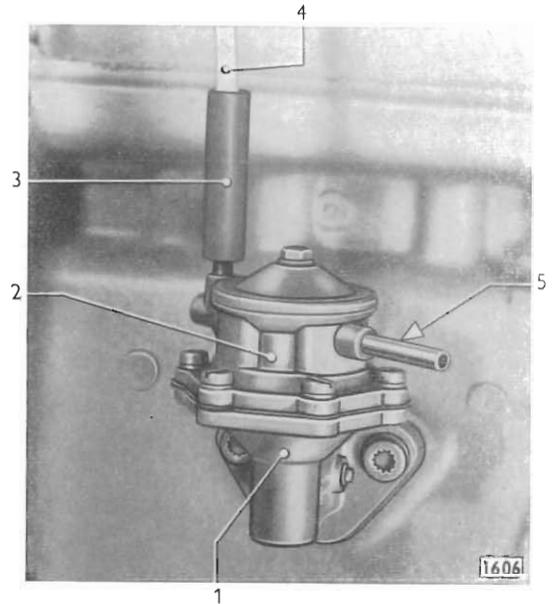


Bild 6 - Kraftstoffpumpe eingebaut

Kraftstoffpumpen-Abscheideraum reinigen

Kraftstoffpumpe eingebaut

1. Verschlusskappe von Kraftstoffpumpe abschrauben, Dichtung und Sieb abnehmen.
2. Federklammer (7/3) des Kraftstoffpumpen-Reinigungshilfswerkzeuges S-1180 nach

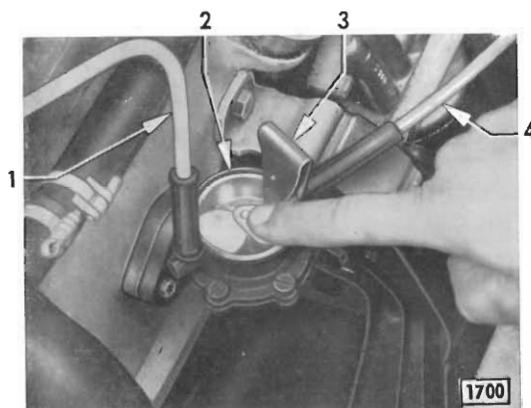


Bild 7 - Kraftstoffpumpen-Abscheideraum reinigen

- 1 Kraftstoffleitung zum Vergaser
- 2 Kraftstoffpumpe
- 3 Federklammer des Kraftstoffpumpen-Reinigungshilfswerkzeuges S-1180
- 4 Kraftstoffleitung zum Kraftstofftank

Bild 7 aufsetzen, so daß die Kraftstoffzufuhrleitung verschlossen ist.

3. Freien Raum, an dessen Stirnseite sich das Einlaßventil – ein Saugventil – befindet, mit Finger abdecken (Bild 7) und Abscheideraum mit Kraftstoff gut ausspülen. Anschließend Abscheideraum mit Preßluft ausblasen.

Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge, dabei beachten:

1. Sieb muß gut im Kraftstoffpumpenoberteil aufliegen und mit der profilierten Seite nach oben zeigen.
2. Dichtung auf Sieb auflegen. Stets neue Dichtung verwenden.
3. Schraube für Verschlusskappe bei betriebswarmem Motor nachziehen.

Förderleistung der Kraftstoffpumpe prüfen

Kraftstoffpumpe ausgebaut

Die Prüfung der Förderleistung ist nach den Anweisungen im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ vorzunehmen. Das im Katalog für Opel-Spezial-Werkzeuge aufgeführte Kraftstoffpumpenprüfrohr SW-30 ist aus einem Kraftstoff-Kunststoffrohr nach den im Katalog gemachten Maßangaben anzufertigen, ist jedoch nicht mit einem Kegelring und einer Überwurfmutter zu versehen. Dieses Prüfrohr aus Kunststoff wird im oben angeführten Werkzeugkatalog nicht als Spezial-Werkzeug geführt. Der Anschluß des Prüfrohres an den Kraftstoff-Einlaßstutzen der Kraftstoffpumpe ist mit einem Verbindungsschlauch vorzunehmen, wie er für den

neu

Anschluß aller Kraftstoffleitungen verwendet wird. Eine einwandfrei arbeitende Pumpe wird nach **max. 30 Hubbewegungen** Kraftstoff fördern.

Ein Nachstellen des Hubes ist nicht erforderlich. Eine nicht einwandfrei arbeitende Kraftstoffpumpe ist zu überholen (siehe entsprechenden Arbeitsvorgang) oder, wenn hierdurch keine Abhilfe geschaffen werden kann, durch eine neue zu ersetzen.

Kraftstoffpumpe überholen

Kraftstoffpumpe ausgebaut

1. Verschlusskappe, Dichtung und Sieb von Kraftstoffpumpe abnehmen. Sieb mit Kraftstoff reinigen und durchblasen.
2. Kraftstoffpumpenoberenteil abschrauben – 6 Schlitzschrauben, Federringe.
3. Kipphebeldruckfeder (8/5) vom Kipphebel (8/6) abnehmen und aus Gehäuseunterteil herausziehen.
4. Sicherungsring (8/2) für Lagerbolzen auf einer Seite des Gehäuses abnehmen und Lagerbolzen (8/1) mit Durchschlag heraus schlagen (Bild 9).

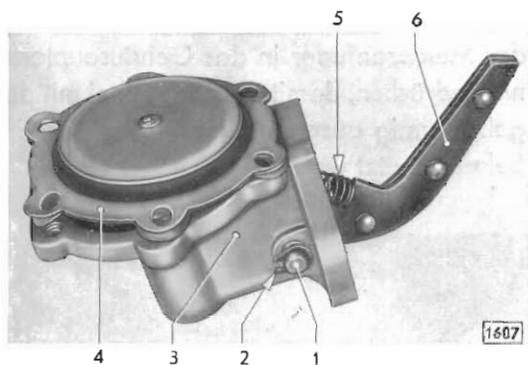


Bild 8 - Zusammenbau Kraftstoffpumpenunterteil

- 1 Lagerbolzen
- 2 Sicherungsring
- 3 Gehäuseunterteil
- 4 Membran-Zusammenbau
- 5 Kipphebeldruckfeder
- 6 Kipphebel

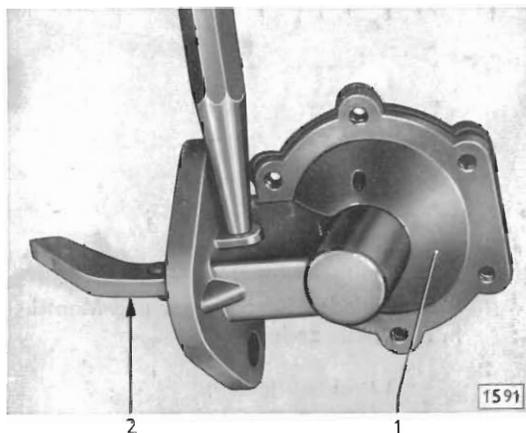


Bild 9 - Lagerbolzen für Kipphebel aus Gehäuseunterteil ausschlagen

- 1 Gehäuseunterteil
- 2 Kipphebel

3. Kipphebeldruckfeder (8/5) vom Kipphebel (8/6) abnehmen und aus Gehäuseunterteil herausziehen.

5. Kipphebel unter gleichzeitigem Niederdrücken der Membran aus Gehäuseunterteil herausziehen und Membran-Zusammenbau herausnehmen.

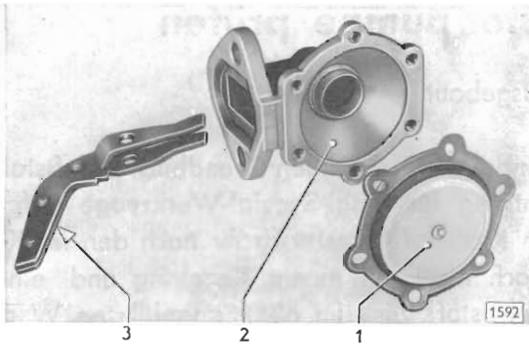


Bild 10 - Kipphebel und Membran-Zusammenbau aus Gehäuseunterteil herausgenommen

- 1 Membran-Zusammenbau
- 2 Gehäuseunterteil
- 3 Kipphebel

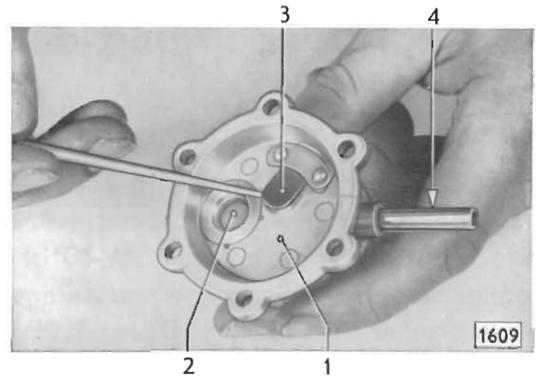


Bild 12 - Saugventil (Einlaßventil) auf leichte Beweglichkeit prüfen

- 1 Gehäuseoberteil
- 2 Druckventil (Auslaßventil)
- 3 Saugventil (Einlaßventil)
- 4 Kraftstoffeinlaßstutzen

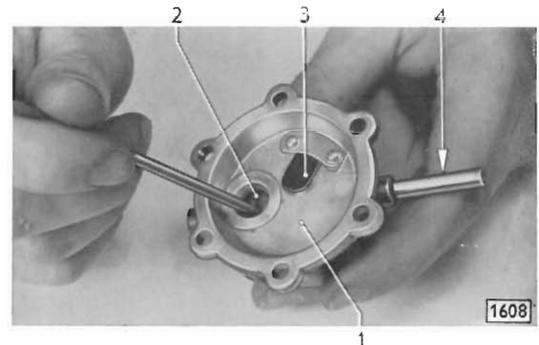


Bild 13 - Druckventil (Auslaßventil) auf leichte Beweglichkeit prüfen

- 1 Gehäuseoberteil
- 2 Druckventil (Auslaßventil)
- 3 Saugventil (Einlaßventil)
- 4 Kraftstoffeinlaßstutzen

Der Zusammenbau von Membran (mit Stößel), Membranfeder, Niederhalter und Manschette kann zerlegt werden, indem die Membranfeder (11/3) und der Niederhalter (11/2) gegen den Membranteller gedrückt werden und die Manschette (11/1) über den Anschlag (11/4) am Stößelende gestülpt wird. Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, daß der Bund der Manschette in den Niederhalter zu liegen kommt.

neu

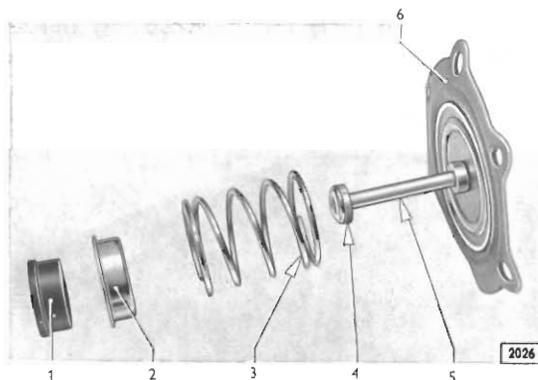


Bild 11 - Zusammenbau von Membran (mit Stößel), Membranfeder, Niederhalter und Manschette in Einzelteile zerlegt

- 1 Manschette (Gummi)
- 2 Niederhalter für 3
- 3 Membranfeder
- 4 Anschlag am Stößelende
- 5 Stößel
- 6 Membran

6. Saug- und Druckventil (bzw. Einlaß- und Auslaßventil) auf leichte Beweglichkeit prüfen (Bild 12 und 13).

Bei einer Beschädigung der Pumpenventile ist das gesamte Kraftstoffpumpenoberteil zu ersetzen.

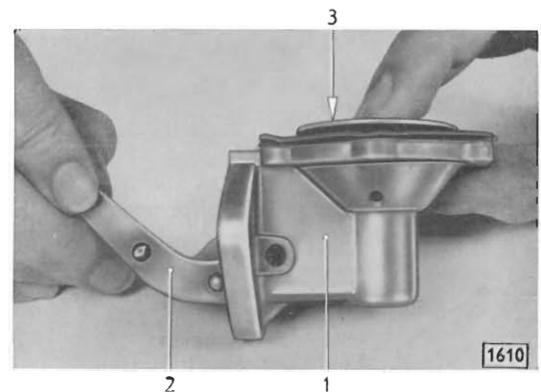


Bild 14 - Kipphebel und Membran-Zusammenbau in Gehäuseunterteil einbauen

- 1 Gehäuseunterteil
- 2 Kipphebel
- 3 Membran-Zusammenbau

2. Nach dem Einschlagen des Lagerbolzens für den Kipphebel Sicherungsring am Lagerbolzen anbringen.
3. Pumpenoberteil zunächst nur leicht aufschrauben. Um der Membran die erforderliche Vorspannung zu geben, ist beim endgültigen Festschrauben des Pumpenoberteiles der Kipphebel gegen den Druck der Kipphebeldruckfeder bis zum Anschlag durchzudrücken.
4. Kraftstoffpumpe nach Zusammenbau auf Förderleistung prüfen (siehe entsprechenden Arbeitsvorgang).

VERGASER

Allgemeines

Der Vergaser entspricht sowohl in seinem Aufbau als auch in seiner Wirkungsweise der Ausführung des Opel-Fallstromvergaser, die im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ ausführlich beschrieben ist. Anders dagegen sind die Anschlußstutzen für die Kraftstoff- und die Unterdruckleitung. Beide Leitungen sind aus Kunststoffrohr und werden nicht an den Anschlußstutzen des Vergasers angeschraubt, sondern sind durch Verbindungsschläuche, die mit einer Textilumhüllung versehen sind, an den Anschlußstutzen angeschlossen. Die Kanäle im Vergasergehäuse sind durch Bleikugeln verschlossen.

Die Kalibrierung des Vergasers geht aus der nachstehenden Tabelle hervor.

Vergaser-Kalibrierung

	Motor 10	Motor 10S
Kalibrierung	A	A
Vergaser-Kenn-Nummer	2 865 352	2 877 419
Teile-Nummer	8 26 063	8 26 070
Lufttrichter	21 ϕ (30)	38 - 25 ϕ (30)
Hauptdüse	36	75
Vollastdüse	75	200
Leerlaufdüse	60	60
Leerlaufdrossel	36	50
Pumpendüse	50	50
Teillastnadel	712	797
Schwimmereinstellmaß	12 mm	12 mm
Teillastnadellehre	200	200
Schwimmernadelventil	155	155
Leerlaufgemischregulierschraube	1/2-1 Umdr.	3/4-1 1/4 Umdr.

neu

Vergasergestänge einstellen

Das Vergasergestänge ist so einzustellen, daß bei Vollgasstellung, also geöffneter Drosselklappe, zwischen der Bodenmatte (15/5) im Wageninnenraum und dem tiefsten Punkt des Gasregulierungshebels (15/4) ein Abstand von max. 10 mm vorliegt.

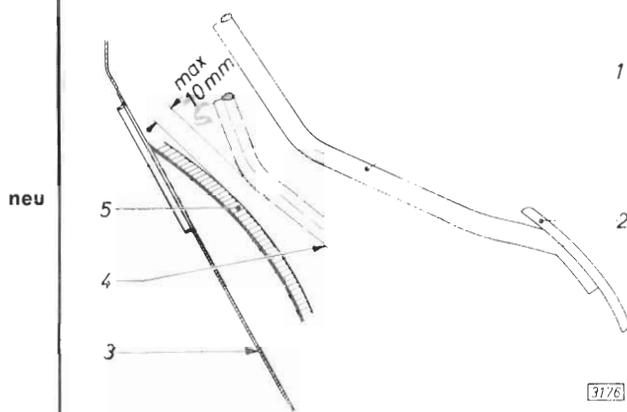


Bild 15 - Gaspedalstellung beim Einstellen des Vergasergestänges

- 1 Gasregulierungshebel
- 2 Gaspedal
- 3 Bodenblech
- 4 Gasregulierungshebel in Einstelllage
- 5 Bodenmatte

4. Drosselklappe voll öffnen und Gasregulierungsstange (16/2) so im Gewinde des Einstellstückes (16/1) drehen, bis sie sich gerade in das Loch im Zwischenhebel (16/4) einführen läßt.

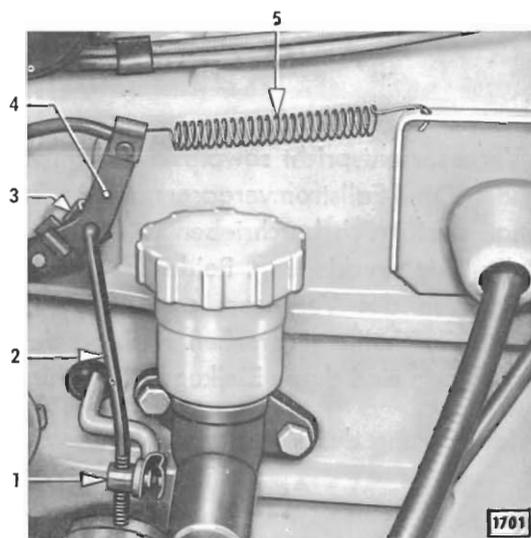


Bild 16 - Vergasergestänge

- 1 Einstellstück
- 2 Gasregulierungsstange
- 3 Sicherungsfeder
- 4 Zwischenhebel
- 5 Rückzugfeder

1. Rückzugfeder (16/5) aushängen.
2. Sicherungsfeder (16/3) abnehmen und Gasregulierungsstange (16/2) aushängen.

- neu
3. Gaspedal bis max. 10 mm vor Anschlag an Bodenmatte niederdrücken und in dieser Stellung festhalten.

5. Gasregulierungsstange mit Sicherungsfeder in Zwischenhebel sichern und Rückzugfeder wieder einhängen.

Leerlauf einregulieren

Die Einregulierung des Leerlaufes ist nach den im Technischen Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ angeführten Angaben durchzuführen. Die Leerlaufdrehzahl beträgt **550 bis 600 U/min.**

VERGASER – MOTOREN 10, 10 S, 15, 17, 17 S, 26 UND 26 T

Um beim Aushängen des Gasgestänges ein Schließen der Drosselklappe zu bewirken, wird produktionsseitig eine Rückzugfeder für die Drosselklappe eingebaut.

Der Einsatz erfolgte

bei Motor	10	ab Motor-Nr.	384260
"	"	10 S	" " " 60736
"	"	15	" " " 1273068

bei Motor	17	ab Motor-Nr.	0846389
"	"	17 S	" " " 0074615
"	"	26	" " " 0116600
"	"	26 T	" " " 043484

Diese Rückzugfeder kann auch nachträglich eingebaut werden und wird von der Ersatzteile-Abteilung unter der Ersatzteile-Nummer 8 26 701 geliefert.

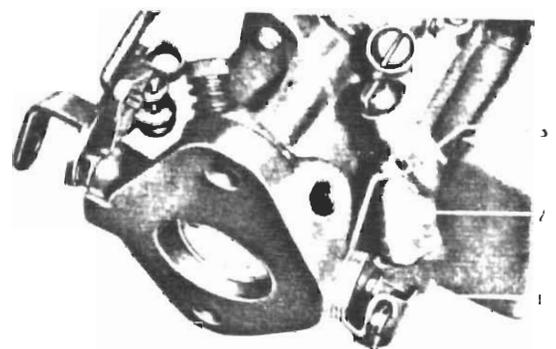
Technische Nachrichten Nr. 7/1964

130

Die Rückzugfeder ist am Drosselklappenhebel nach Bild 10 zu befestigen.

Bild 10 Rückzugfeder eingebaut

- 1 Drosselklappenhebel
- 2 Drosselkanal
- 3 Rückzugfeder



8—17

Kraftstoffanlage und Auspuffleitung

Opel-Fallstromvergaser

Produktionsseitig wird bei allen Opel-Fallstromvergäsern das Gelenkstück für den Pumpenkolben vom Ansaugstutzen her montiert (Bild 1).

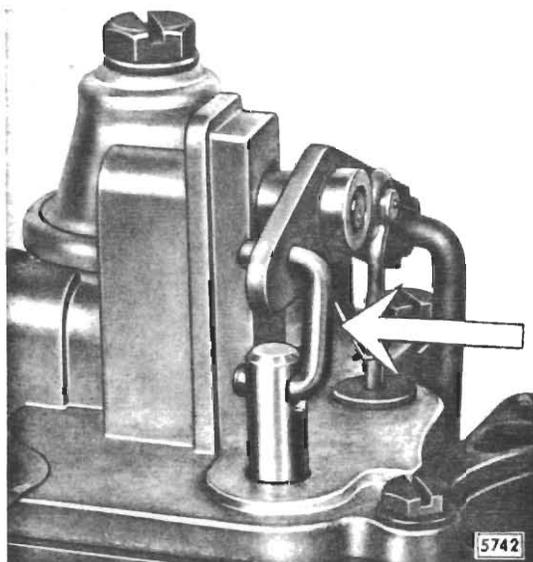


Bild 1 - Gelenkstück vom Ansaugstutzen her montiert

Bei Arbeiten am eingebauten Vergaser besteht die Gefahr, daß das Gelenkstück aus seinem Sitz herausfällt und durch den Ansaugkanal in

einen Zylinderraum gelangt, ohne daß das Fehlen des Gelenkstückes bemerkt wird.

Um diese Gefahr zu vermeiden, soll bei Arbeiten am Vergaser das Gelenkstück in entgegengesetzter Richtung eingebaut werden (Bild 2). Dies gilt für alle Opel-Fallstromvergaser.

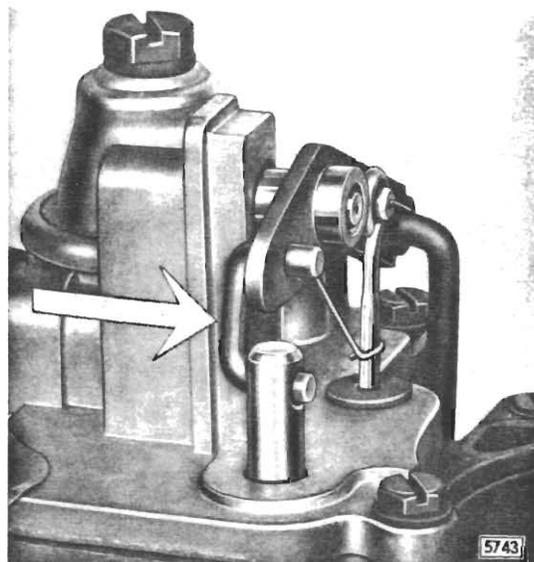


Bild 2 - Gelenkstück entgegen dem Ansaugstutzen montiert

Leerlaufdrehzahl – Kadett-Motoren

Die Motorleerlaufdrehzahl ist ab sofort bei allen Kadett-Motoren auf

800-900 U/min

einzustellen. Damit werden alle früheren

Drehzahlangaben, die im technischen Schrifttum hierüber veröffentlicht wurden, ungültig. Auch alle Neufahrzeuge werden seit geraumer Zeit bereits produktionsmäßig auf diese Drehzahl eingestellt.

Vergaser – Motoren 10 und 10 S

In Gruppe 8 des Kadett-Werkstatt-Handbuches wird im Inhaltsverzeichnis u. a. auf das Technische Grundbuch „Kraftstoffanlage und Auspuffleitung“ verwiesen. Die hier auf Seite 12 dargestellte Schnittzeichnung des Vergasers weist unter Position 24 den Kanal für Zusatzluft und eine in die Mischrohrkammer

(Pos. 25) auslaufende Bohrung des Mischrohres auf.

Zur Vermeidung von evtl. entstehenden Unklarheiten sei darauf hingewiesen, daß im Gegensatz zum Motor 10 S der genannte **Kanal für Zusatzluft und die zweite Mischrohrbohrung im Vergaser am Motor 10 nicht enthalten sind.**

PERSÖNLICHE TECHNISCHE INFORMATION

Lfd. Nr.	Gr.	BEFUND	ABHILFE
8	8	<p><u>Kadett, Rekord A, alle Typen</u> Sicherungsfeder der Verbindung Gasregulierwelle - Drosselklappenhebel springt ab</p>	<p>In Kürze setzt an dieser Stelle eine neue Sicherungsfeder (Ersatzteil-Nr. 8 48 503) mit doppelter Sicherung produktionsseitig ein. Der Unterschied ist aus Skizze 5 ersichtlich. Bei Bedarf an bisher gelieferten Fahrzeugen bitten wir Sie, nur diese neue Sicherungsfeder zu montieren</p> <p>In diesem Zusammenhang möchten wir gleichzeitig darauf hinweisen, bei den turnusmäßigen Inspektionen sowie Vergaserüberprüfungen auf einwandfreien Sitz aller Sicherungsfedern zu achten.</p> <p><u>Wichtig:</u> Die neue Sicherungsfeder ist aufgrund ihrer Form nur für die genannte Verbindung Gasregulierwelle - Drosselklappenhebel verwendbar.</p> <div data-bbox="990 425 1250 851" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">Skizze 5</p>

Kraftstoffanlage und Auspuffleitung

Kraftstoffmeßgerät – alle Kadett-Typen

In letzter Zeit wurden der Abteilung Gewährleistung in erhöhtem Maße komplette Kraftstoffmeßgeräte eingereicht, die mit der Begründung „Meßgerät zeigt nicht richtig an“ ersetzt wurden. In den meisten Fällen lag die Ursache

an einem völlig verbogenen Schwimmerhebel. Kraftstoffmeßgeräte, die nicht richtig anzeigen, sind auszubauen und mit der Kraftstoffmeßgerät-Prüflehre zu prüfen und, wenn nötig, zu richten.

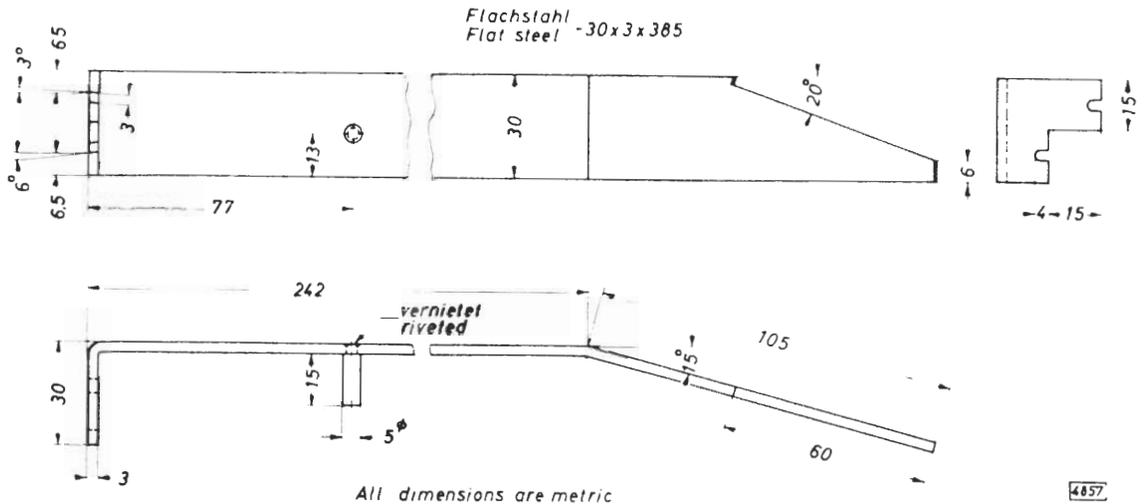


Bild 1 - Kraftstoffmeßgerät-Prüflehre für Kadett-Typen

Abbildung 1 zeigt die Maßskizze, nach der die Kraftstoffmeßgerät-Prüflehre selbst anzufertigen ist. Die Prüflehre ist für Kraftstoffmeßgeräte des Kadett, Kadett Coupé sowie des Caravan 1000 zu verwenden.

Anwendung

Prüflehre in linke Hand nehmen und Kraftstoffmeßgerät, wie in Abbildung 2 und 3 gezeigt, mit der rechten Hand seitlich an die schräge Kante (2/6) der Prüflehre drücken. Bei Kraftstoffmeßgeräten für Kadett-Typen (außer Caravan 1000) muß der Schwimmerhebel (2/4) nun spannungsfrei am Anschlag (2/5) und an der oberen Aussparung (2/1) der Prüflehre liegen.

Bei Kraftstoffmeßgeräten des Caravan 1000 muß der Schwimmerhebel (3/4) spannungsfrei am Anschlag (3/5), dem Stehbolzen (3/2) und in der unteren Aussparung (3/1) der Prüflehre liegen.

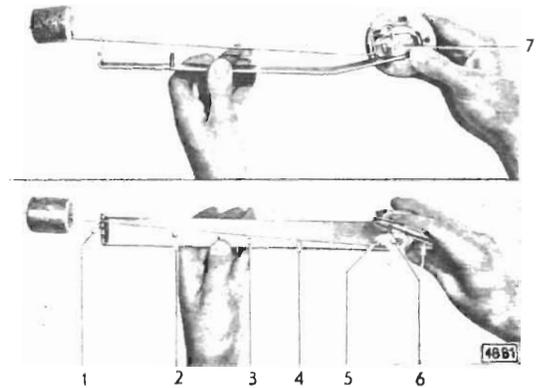


Bild 2 - Kraftstoffmeßgerät für Kadett-Typen (außer Caravan 1000) mit Prüflehre

- 1 Obere Aussparung
- 2 Stehbolzen
- 3 Kraftstoffmeßgerät-Prüflehre
- 4 Schwimmerhebel
- 5 Anschlag für Schwimmerhebel
- 6 Anschlag für Kraftstoffmeßgerät
- 7 Kraftstoffmeßgerät

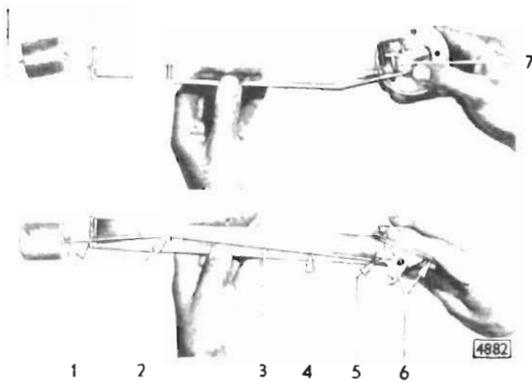


Bild 3 - Kraftstoffmeßgerät für Caravan 1000 mit Prüfllehre

- 1 Untere Aussparung
- 2 Anschlag am Stehbolzen
- 3 Kraftstoffmeßgerät-Prüfllehre
- 4 Schwimmhebel
- 5 Anschlag für Schwimmhebel mit Gummiring
- 6 Anschlag für Kraftstoffmeßgerät
- 7 Kraftstoffmeßgerät

Anmerkung: Es ist darauf zu achten, daß das Kraftstoffmeßgerät stets satt an der Prüfllehre (2/3 und 3/3) anliegt und der Schwimmhebel gerade den Anschlag (2/5 und 3/5) berührt.

Verbogene Schwimmhebel sind so mit einer Zange oder im Schraubstock zu richten, daß sie leicht und spannungsfrei in der Prüfllehre liegen.

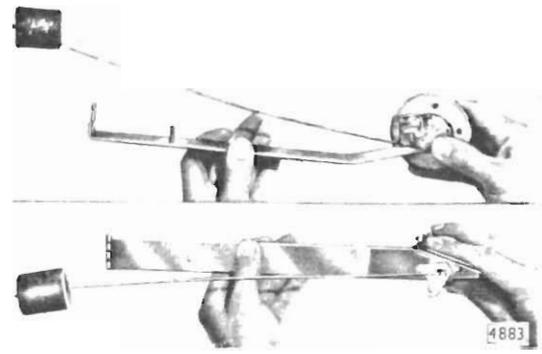


Bild 4 - Verbogener Schwimmhebel mit Prüfllehre



Bild 5 - Verbogener Schwimmhebel mit Prüfllehre

Achtung!

Von der Ersatzteile-Abteilung wird nur die gebogene Ausführung mit Gummiring (3/5) am Schwimmhebel geliefert. Dieses Kraftstoffmeßgerät ist bei allen Kadett-Typen und dem Caravan 1000 zu verwenden.

Defekte Kraftstoff-Meßgeräte, deren Fehlerquelle ein verbogener Schwimmhebel ist, werden in Zukunft von der Abteilung Gewährleistung zurückgesandt.