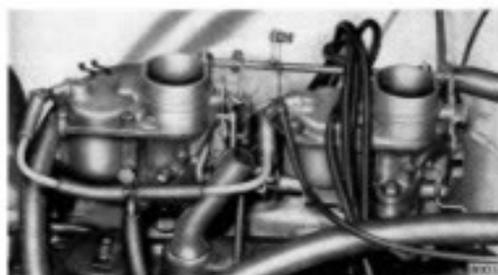


EINFÜHRUNG

Die Vergaseranlage ist als Zweivergaseranlage ausgeführt. In ihrem Aufbau entsprechen die beiden Vergaser dem, wie er im Werkstatt-Handbuch „Fahrwerk–Triebwerk“ für Kadett (für B-Typen) beschrieben ist. Beide Vergaser sind in der Kalibrierung geändert und durch eine Welle mit Kupplung 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 Böcken 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 Rückzugfeder zugezogen. Hierdurch wird verhindert, daß ein Vergaser hängen bleibt.

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

AUSPUFFANLAGE

Aufbau

Die **Auspuffanlage** entspricht im wesentlichen derjenigen der Kadett-B-Typen mit S-Motor, jedoch ist das Auspuffendrohr als Doppelrohr mit je einem Schalldämpfer ausgebildet.



Der hintere Auspufftopf mit beiden Endrohren wird nur im Zusammenbau geliefert.

ZWEIVERGASERANLAGE

Vergaser-Kalibrierung

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

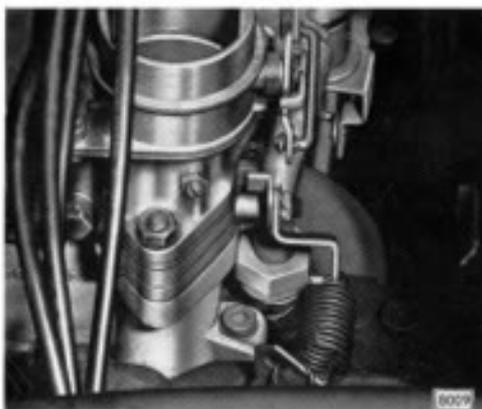
Beide Vergaser aus- und einbauen

Beide Luftfilter mit Motorentlüftung aus- und einbauen.

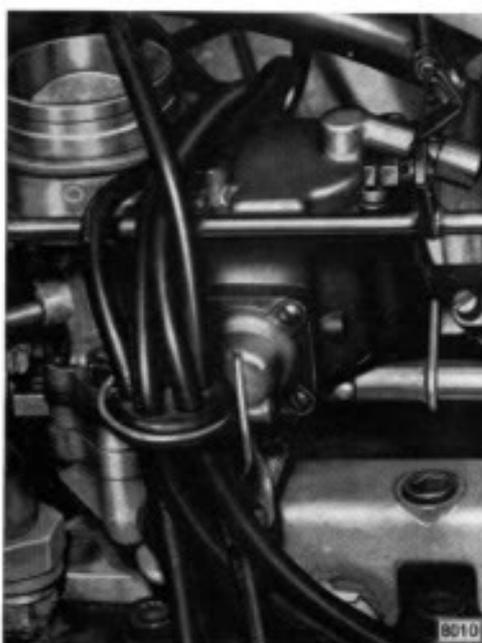




◁ Starterzug, Kraftstoffschläuche, Unterdruckschlauch für Unterdruckdose und Motorentlüftungsschlauch abnehmen.



◁ Rückzugfeder für Drosselklappenhebel des hinteren Vergasers aushängen.



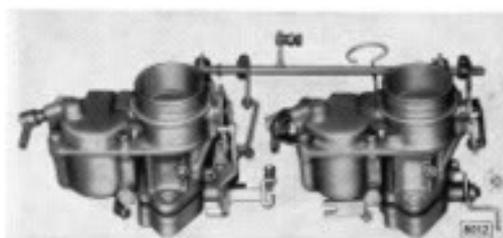
◁ Zündkabel aus Halter lösen und von Zündkerzen abziehen.

Beide Vergaser gemeinsam vom Motor abnehmen.

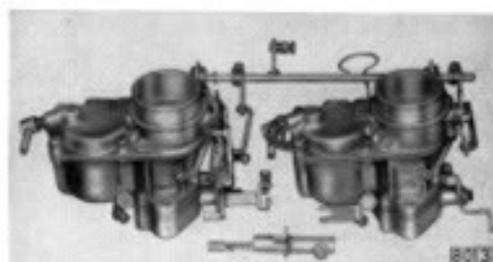
Darauf achten, daß die Welle mit Kupplung beim Abnehmen der Vergaser mit diesen verbunden bleibt, damit die Druckfeder mit dem Bolzen nicht verloren geht.



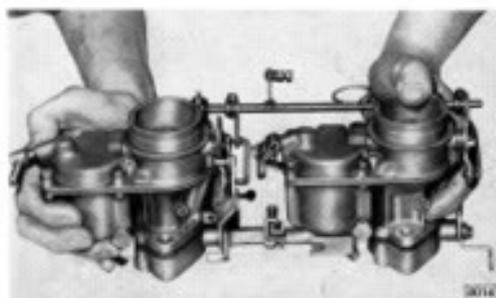
Betätigungsgestänge für Starterklappen abschrauben und Rückzugfeder aushängen.



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



diese auf Motor aufsetzen und befestigen.



Leerlauf einregulieren (siehe Arbeitsvorgang).

Vergaser zerlegen, reinigen und zusammenbauen

Der Vorgang entspricht demjenigen, wie er im Werkstatt-Handbuch „Fahrwerk-Triebwerk“ in Gruppe 8 beschrieben ist, jedoch ist die LeerlaufEinstellung nach den Anweisungen unter „Leerlauf einregulieren“ vorzunehmen.

Leerlauf einregulieren

Synchro-Testgerät (unter der Nr. ST 100 von Fa. Matra-Werke GmbH. lieferbar)

Drehzahlmesser



Um ein einwandfreies Arbeiten der Zweivergasieranlage 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 sind.



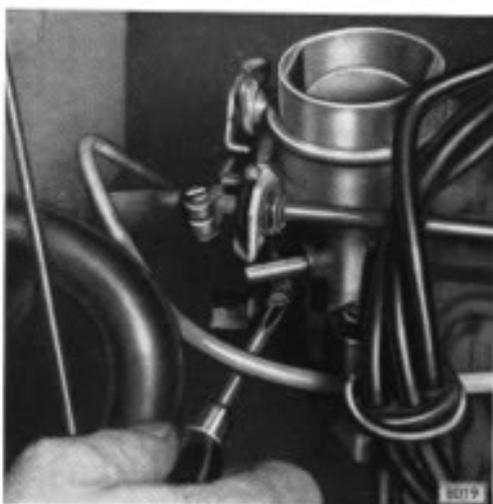
Einstellschraube an der Kupplung zwischen den beiden Vergasern zurückdrehen.

Beide Leerlaufgemisch-Regulierschrauben vollständig eindrehen und zur **Grundeinstellung** $\frac{1}{2}$ Umdrehung herausdrehen.



Beide Leerlauf-Einstellschrauben soweit zurückdrehen, daß die Drosselklappen geschlossen sind. Darauf achten, daß beide Drosselklappen einwandfrei zugezogen werden.

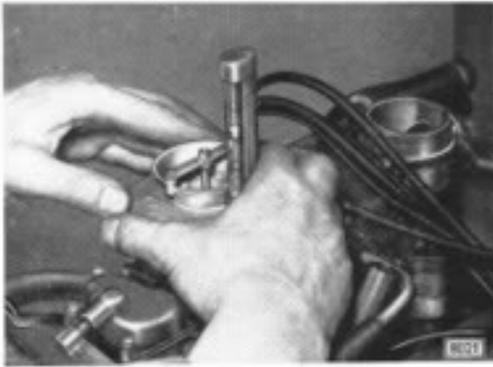
Zur **Grundeinstellung** beide Einstellschrauben 1 Umdrehung hineindrehen.



Motor starten und auf Betriebstemperatur bringen.

Drehzahlmesser nach Angaben des Geräteherstellers anschließen. Leerlauf durch gleichmäßiges Verstellen der beiden Leerlauf-Einstellschrauben auf **950-1000 U/min** einstellen.

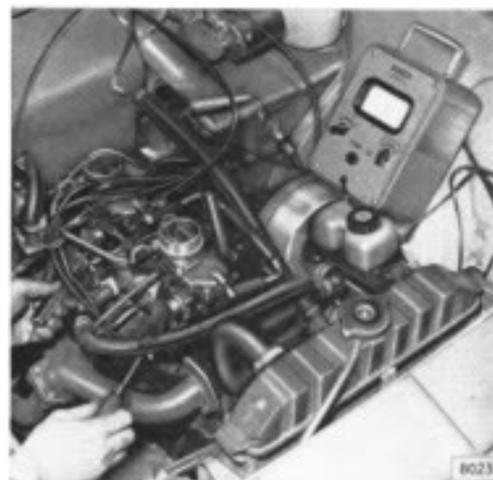




◀ Synchro-Testgerät auf dem Luftstutzen des vorderen Vergasers aufsetzen und nach Angaben des Geräteherstellers einjustieren. **Diese Einstellung des Synchro-Testgerätes darf dann nicht mehr verändert werden.**



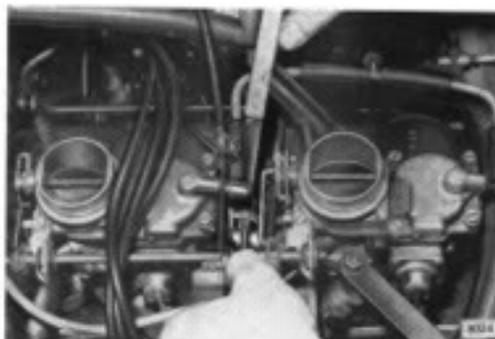
◀ Synchro-Testgerät auf den Luftstutzen des hinteren Vergasers aufsetzen und mit der Leerlauf-Einstellschraube Drosselklappe so einstellen, daß das Gerät den gleichen Wert anzeigt, wie beim vorderen Vergaser.



◀ 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 Synchro-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 wird und der Motor ruhig läuft.

