

**Gruppe 8**

**KRAFTSTOFFANLAGE  
UND AUSPUFFLEITUNG**

## EINFÜHRUNG

Dem Vergaser wird aus dem Kraftstofftank über eine mechanisch angetriebene Kraftstoffpumpe Kraftstoff zugeführt. Angeschlossen wird die Saugleitung der Kraftstoffpumpe am Tankmeßgerät, das in sich neben dem eigentlichen Meßgerät ein Rohr mit aufgeschobenem Kraftstoffsieb trägt. Saug- und Druckleitung – aus Kunststoff bzw. Stahl bestehend – sind mit kurzen Verbindungsschläuchen aus Gummi an den Anschlußrohren an Tankmeßgerät, Kraftstoffpumpe und Vergaser angeschlossen. Die Kraftstoffpumpen der verschiedenen Motoren gleichen einander. Lediglich beim 1,9 Ltr.-S-Motor wird eine größer ausgelegte Kraftstoffpumpe mit Anschlußrohren von 8 mm  $\phi$  verwendet.

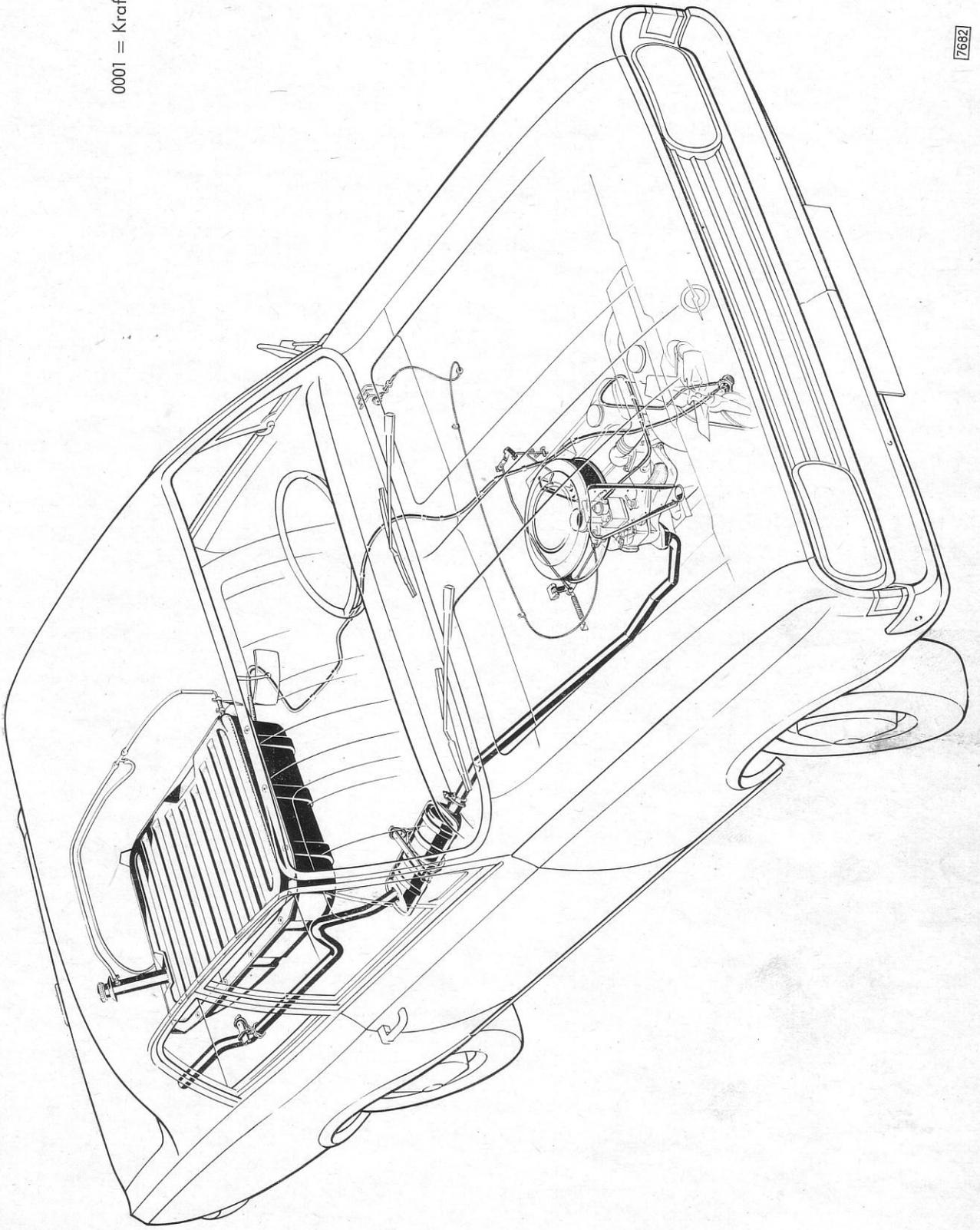
Mit einem Opel-Vergaser sind die 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motoren ausgerüstet, während beim 1,7 Ltr.-S-Motor ein Solex-Einfach- und beim 1,9 Ltr.-S-Motor ein Solex-Registervergaser verwendet wird. Gelangt bei Fahrzeugen mit 1,7 Ltr.-S-Motor eine automatische Kupplung zum Einbau, so entfällt beim Solex-Einfachvergaser die Startautomatik. An ihrer Stelle findet ein Bowdenzug Anwendung. Sind Fahrzeuge mit 1,9 Ltr.-S-Motor mit einem automatischem Getriebe ausgerüstet, so wird zusätzlich ein Gestängedämpfer (Dash Pot) mit dem Vergaser eingebaut.

Das Luftfilter für die 1,5 Ltr.-, 1,7 Ltr.- und 1,7 Ltr.-S-Motoren ist umschaltbar. Im Sommerbetrieb saugt der Motor über den Frischluftstutzen die Luft an, während im Winterbetrieb vom Auspuffkrümmer vorgewärmte Luft über Hutze und Luftschlauch dem Luftfilter zugeführt wird.

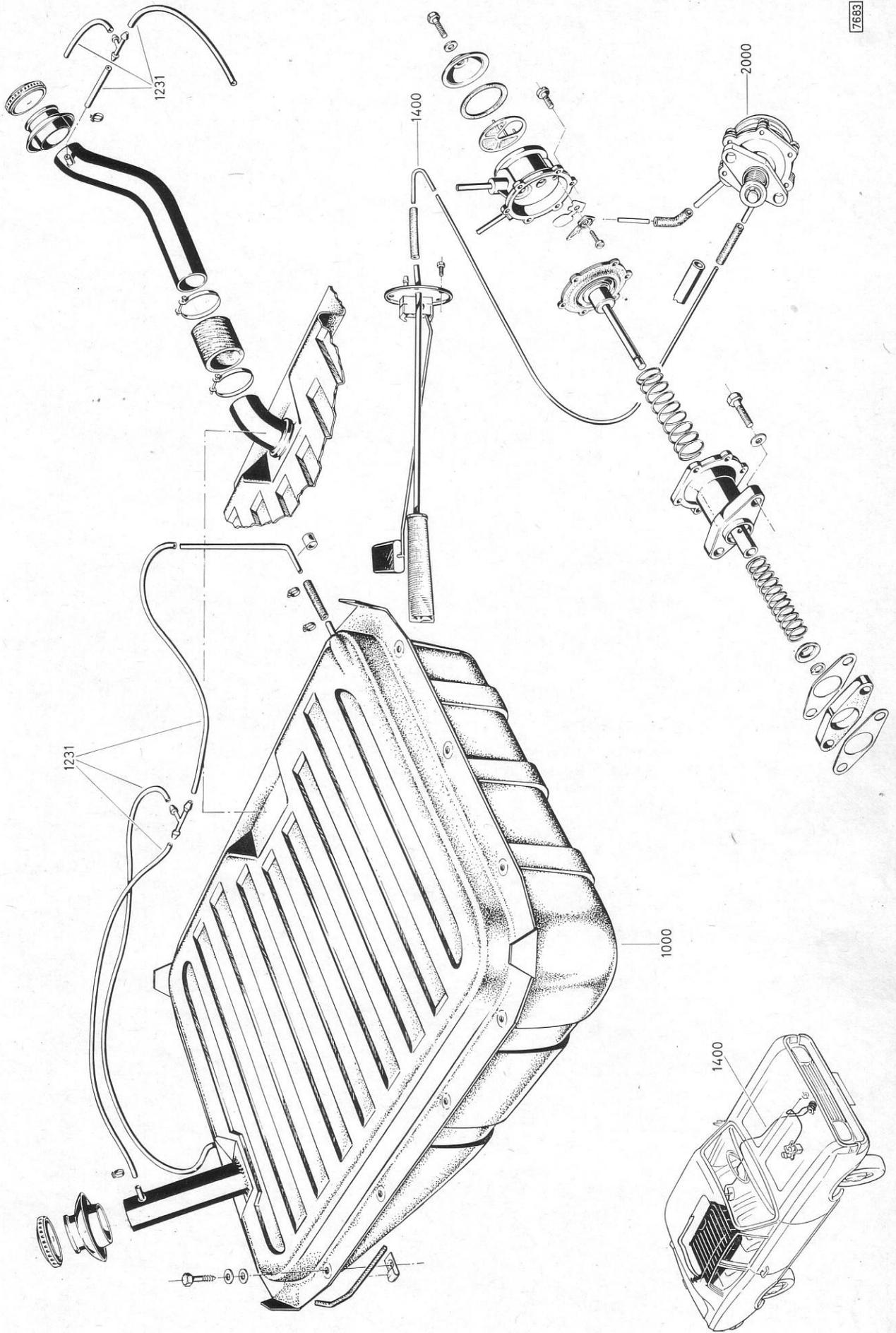
Der Kraftstofftank faßt 55 Liter. Für seine Entlüftung sorgen an zwei Stellen angeschlossene Kunststoffschläuche. Beide Schläuche vereinen sich in einem T-Stück. Der dort angeschlossene Entlüftungsschlauch endet im Karosserieboden und läßt Kraftstoffdämpfe in die Atmosphäre entweichen.

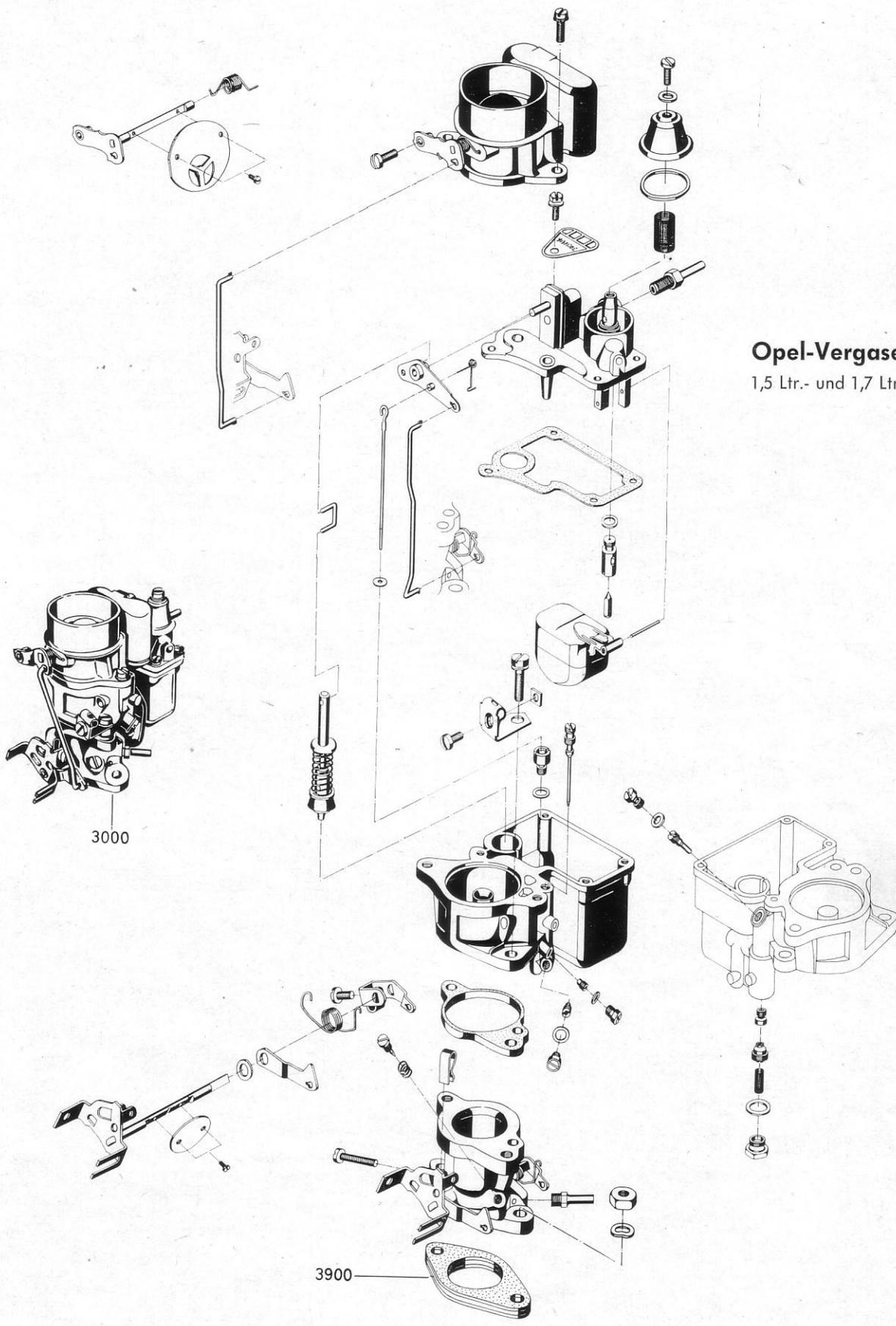
Die Auspuffanlage bei Fahrzeugen mit 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor besitzt nur einen Auspufftopf. Der 2-Loch-Flansch des vorderen Auspuffrohres ist ohne Dichtung an den Auspuffkrümmer geschraubt. Bei Fahrzeugen mit 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motoren werden dagegen 2 Auspufftöpfe und eine Dichtung zwischen dem 6-Loch-Flansch des vorderen Auspuffrohres und dem Auspuffkrümmer eingebaut. Der Auspuffkrümmer wird hierbei zusätzlich mit einem Halter am Zylinderblock und das vordere Auspuffrohr über eine Halterung am Getriebe abgestützt. Bei Fahrzeugen mit 1,9 Ltr.-S-Motor und automatischem Getriebe entfällt diese Halterung.

0001 = Kraftstoffsystem



7682



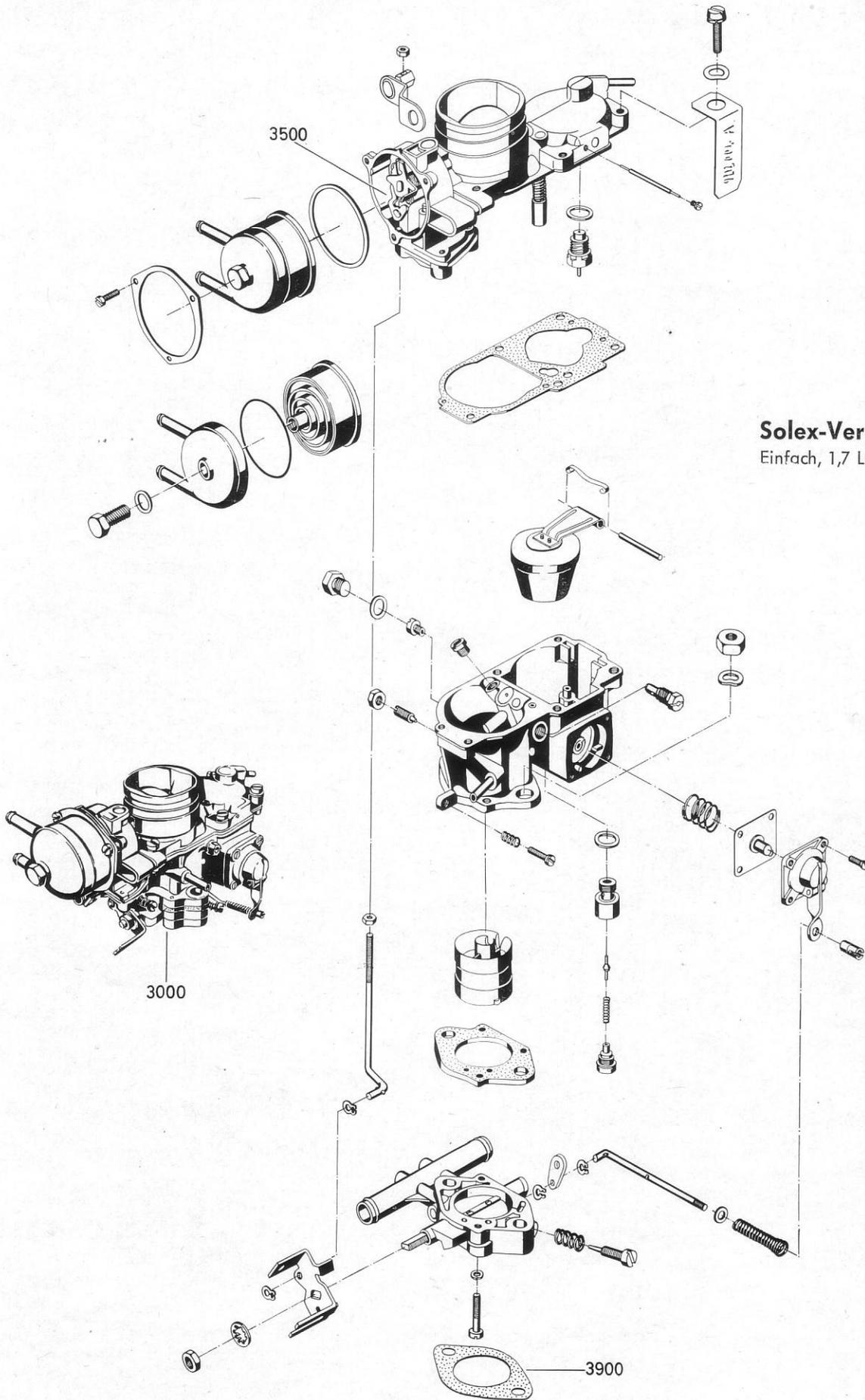


**Opel-Vergaser**  
1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor

3000

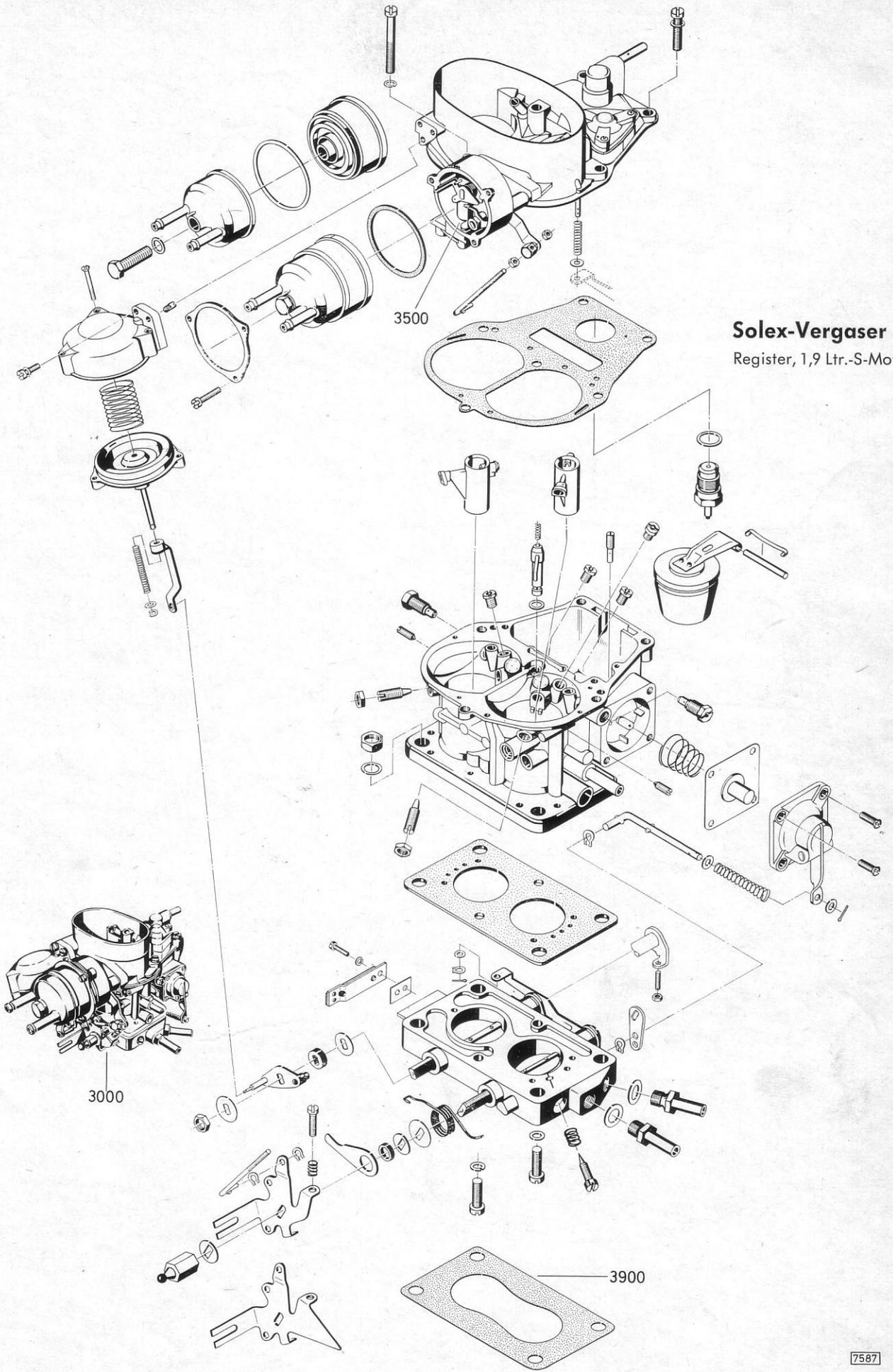
3900

7585



**Solex-Vergaser**  
Einfach, 1,7 Ltr.-S-Motor

7586



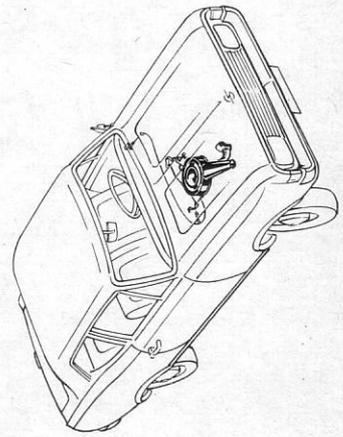
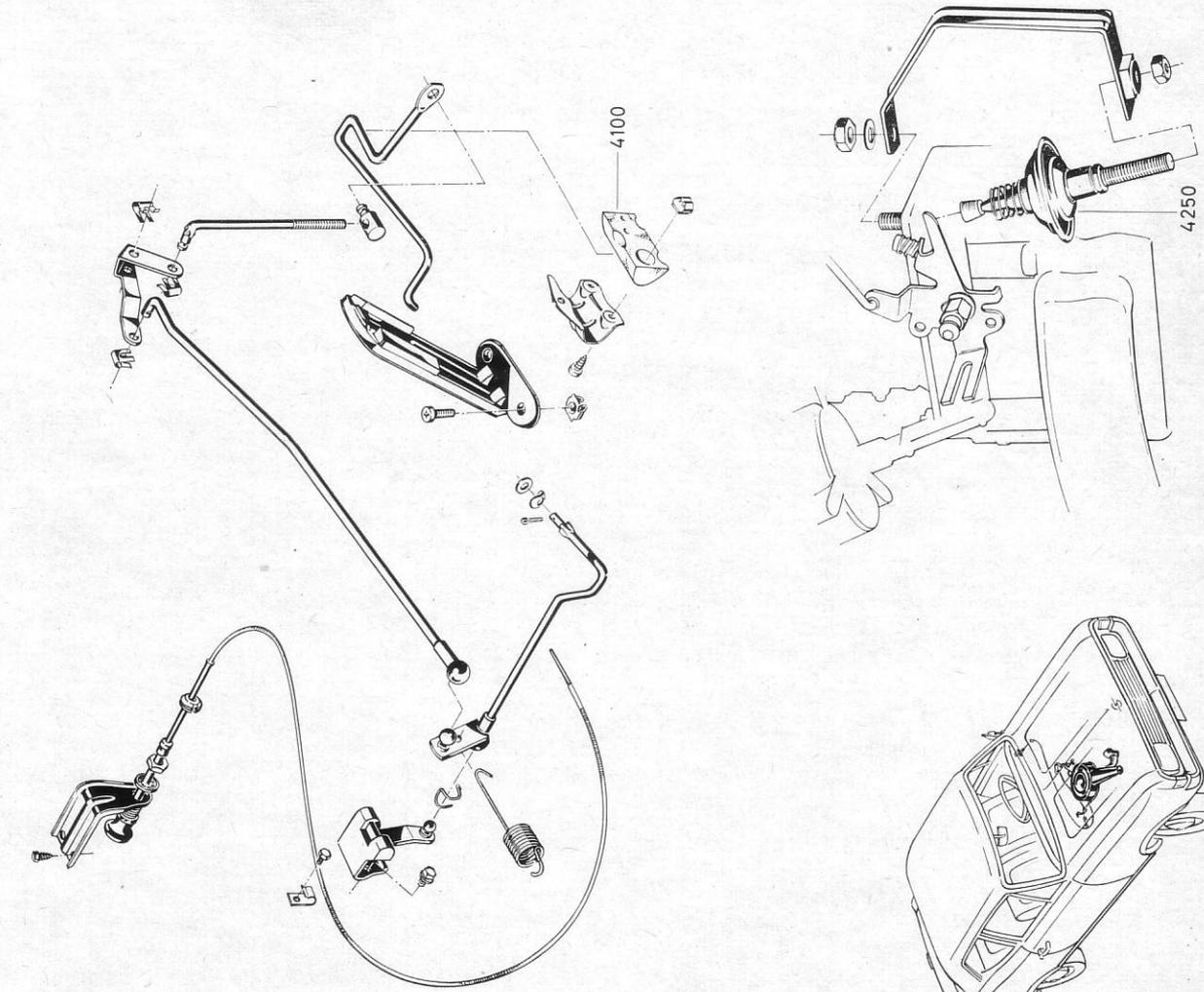
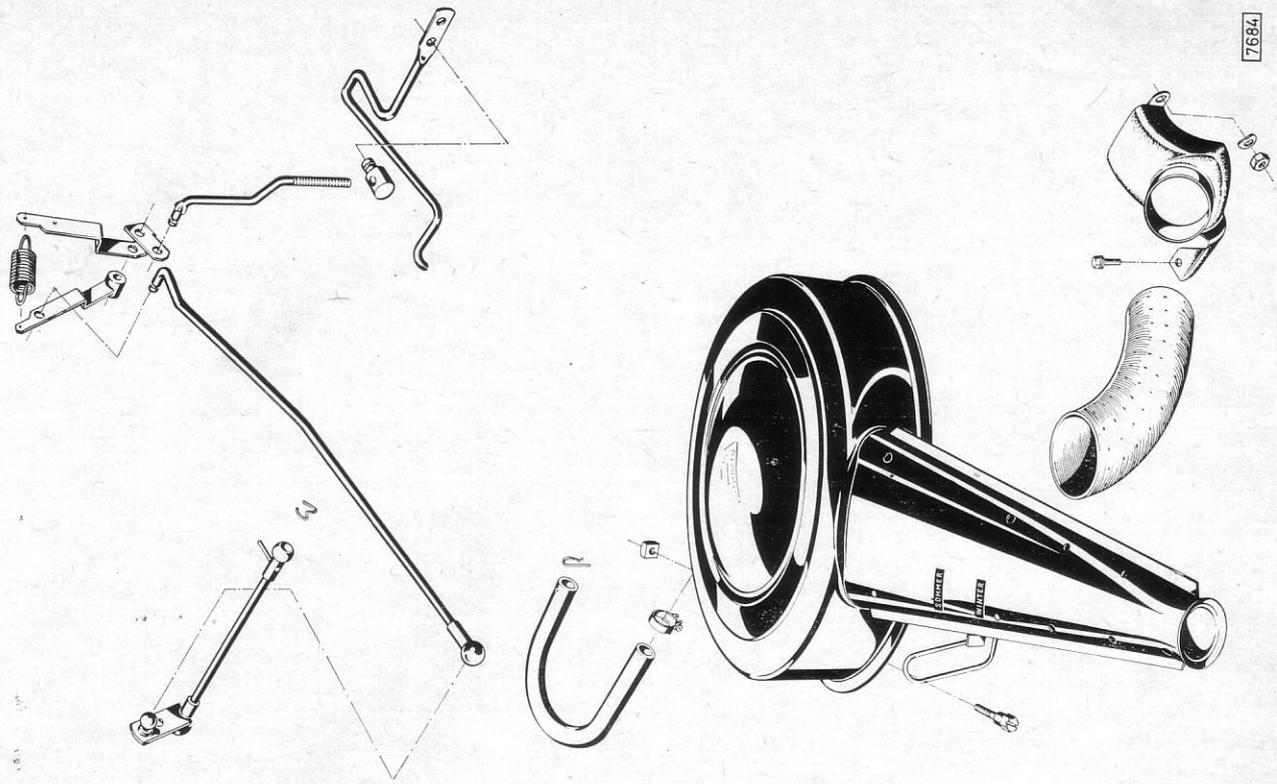
**Solex-Vergaser**  
Register, 1,9 Ltr.-S-Motor

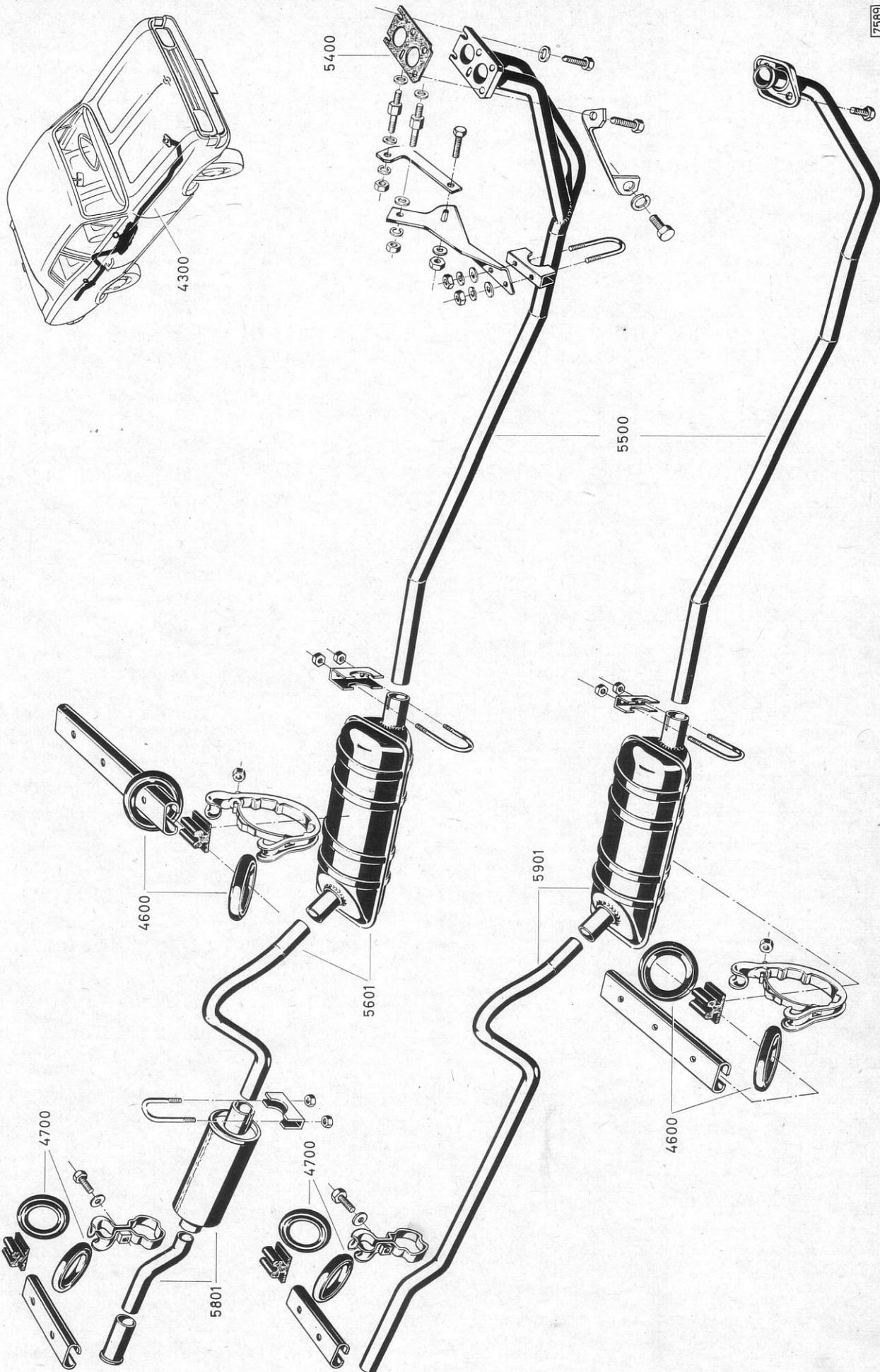
3000

3500

3900

7587





# Kraftstoffsystem reinigen

08 0001 19

S-601 Vergaserwerkzeugsatz

MW 112 Sprengringzange

Kraftstoff ablassen, filtern.

Kraftstoffmeßgerät ausbauen. Sieb reinigen.

Kraftstofftank ausspülen, ausblasen.

Verbindungsschläuche der Kraftstoffleitungen von Anschlußrohren an Kraftstoffpumpe und Vergaser abziehen, Kraftstoffleitungen durchblasen.

Entlüftungsschläuche durchblasen.

Verschlußkappe und Kraftstoffsieb von Pumpenoberteil abnehmen. Kraftstoffabscheideraum reinigen.

Luftfilter ausbauen und mit Kraftstoff auswaschen. Anschließend Filter ausblasen und Einsatz mit Öl benetzen.

Vergaser reinigen:

## **Opel-Vergaser für 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor**

Vergaserluftstutzen und Vergaserdeckel abbauen.

Sämtliche Düsen herausschrauben, Pumpenkolben herausziehen, Schwimmer und Schwimmer-nadelventil überprüfen.

Alle Teile einschließlich Vergaserabscheideraum reinigen. Schwimmer und Teillastnadel einstellen.

08 3000 75

Leerlauf einstellen.

08 3000 30

## Solex-Vergaser für 1,7 Ltr.-S-Motor

08 3000 30

Vergaser aus- und einbauen, Leerlauf einstellen.

Vergaserdeckel abschrauben, Schwimminnenventil, Leerlauf-, Luftkorrektur- und Hauptdüse heraus-schrauben.

Beschleunigungspumpe abschrauben.

Alle Teile mit Kraftstoff auswaschen und durchblasen.

## Solex-Vergaser für 1,9 Ltr.-S-Motor

08 3000 30

Vergaser aus- und einbauen, Leerlauf einstellen.

08 3000 75

Belüftungsventil einstellen.

Leerlauf-, Luftkorrektur- und Hauptdüsen sowie Schraubstopfen mit Kugelventil heraus-schrauben.

Beschleunigungspumpe abschrauben.

Alle Teile mit Kraftstoff auswaschen und durchblasen.

08 1000 19

## Kraftstofftank reinigen

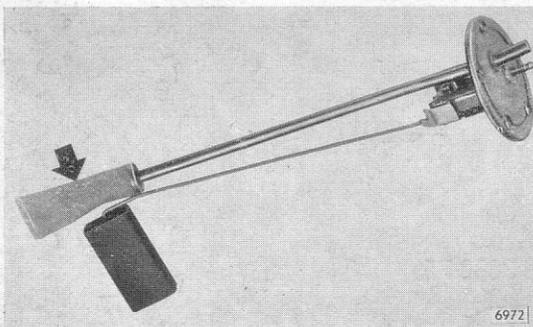
08 1000 60

Kraftstofftank aus- und einbauen.

Kraftstoffmeßgerät ausbauen.



Kraftstoffsieb in Kraftstoff gut auswaschen und durchblasen.

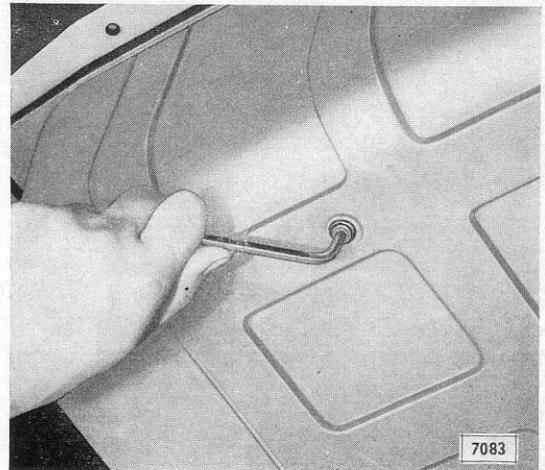


Kraftstofftank teilweise mit Kraftstoff füllen und mit Inhalt wiederholt hin- und herschütteln. Anschließend Tank über Einfüllstutzen entleeren.

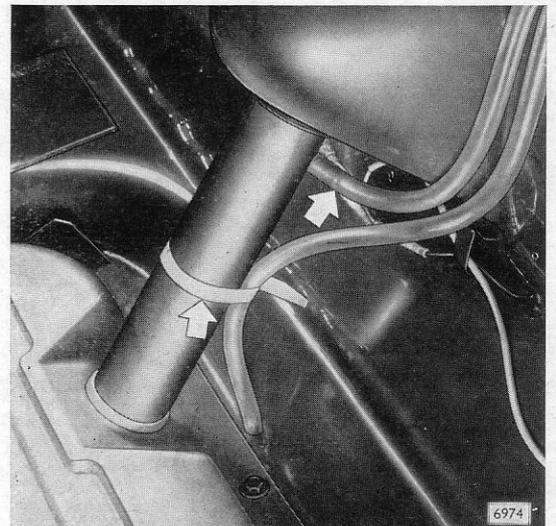
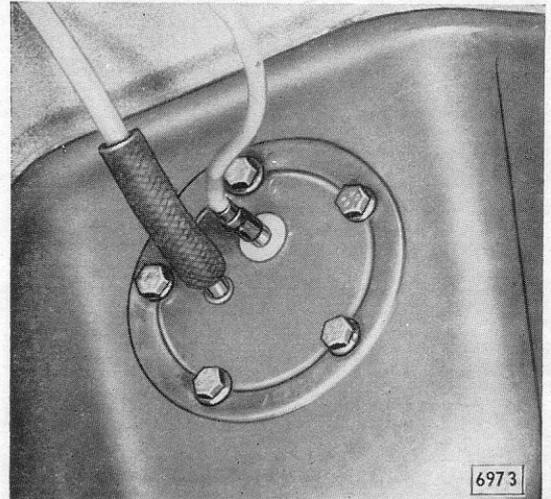
L 000 402/4

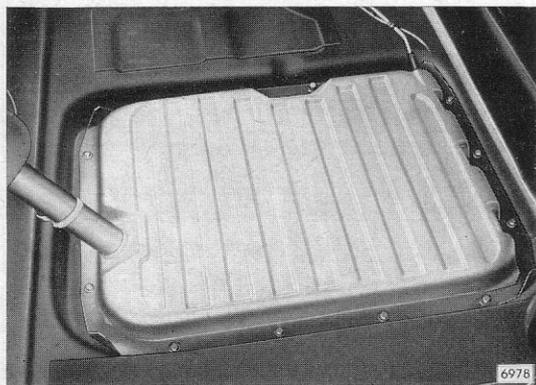
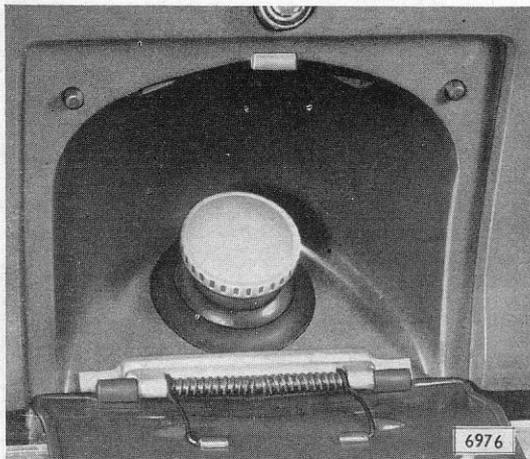
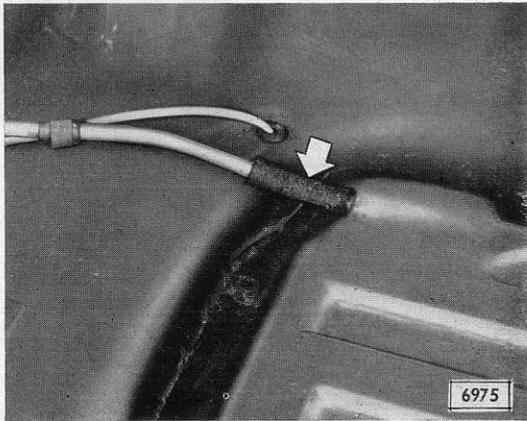
Beim Einbau des Kraftstoffmeßgerätes Dichtung mit **Dichtungsmasse** bestreichen.

Ablaßschraube mit 5-mm-Inbusschlüssel aus Tankboden herausschrauben und Kraftstoff ablassen.



Alle Anschlüsse vom Tank entfernen.





◀ Renkverschluß und Gummitülle vom Einfüllstutzen abnehmen.

◀ 14 Sechskantblechschrauben entfernen und Tank herausheben.

**L 000 161/3**

Mit **Dichtungsmasse** bestrichene Ablasschraube einschrauben.

**L 002 407/4**

Kordeldichtung mit **Gummikleber** einkleben.

**L 001 586/0**

Auflagefläche für Tank am Unterbau mit **Plastischer Masse** versehen.

**L 000 402/4**

Befestigungsschrauben für Tank mit **Dichtungsmasse** einschrauben.

## Tankentlüftungsschläuche ersetzen

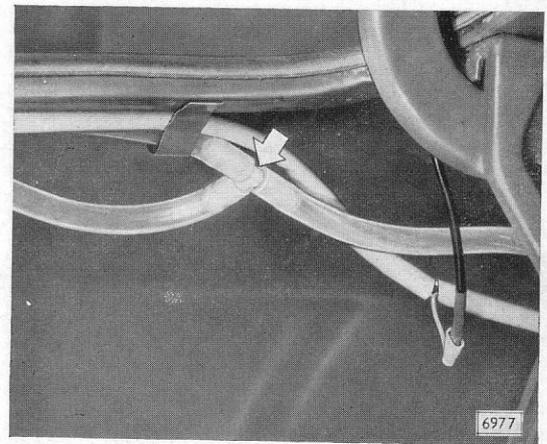
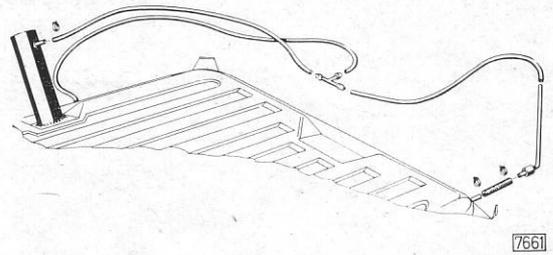
08 1231 30

Tankentlüftungsschlauch aus Durchgang im Kofferraumboden herausziehen, Dichtungsmasse vorsichtig entfernen.

Entlüftungsschlauch von Anschlußrohr am Tankeinfüllstutzen (Schlauchbinder) und von Metalleitung abziehen. Schläuche aus Halterungen herausnehmen.

Bei KW und L linke Seitenverkleidung und Tankabdeckung aus- und einbauen.

Entlüftungsschläuche beim Einbau weit genug auf Anschlüsse aufchieben.



Entlüftungsschlauch am Durchgang im Kofferraumboden mit **Ausgußmasse** abdichten.

L 000 298/4

## Kraftstoffleitung vom Tank zur Pumpe ersetzen

08 1400 30

Verbindungsschläuche der Kraftstoffleitung von Anschlußrohren an Kraftstoffpumpe und Tankmeßgerät abziehen.

Schellen und Klammern für Kraftstoffleitung (und Bremsleitung) an Wagenboden aufbiegen bzw. abnehmen.

Auf einwandfreie Schellen und Gummitüllen sowie richtige Leitungsverlegung achten.

Im Motorraum ist auf die Kraftstoffleitung zum Tank ein Schutzschlauch aufgeschoben.

08 2000 25

## Kraftstoffpumpe überholen

08 2000 30

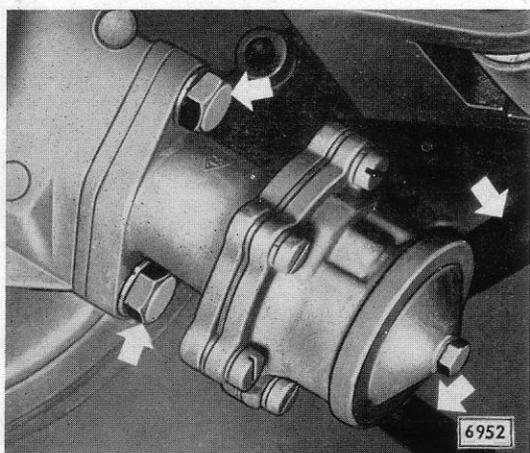
Kraftstoffpumpe aus- und einbauen.

08 2000 75

Kraftstoffpumpe überholen.

08 2000 30

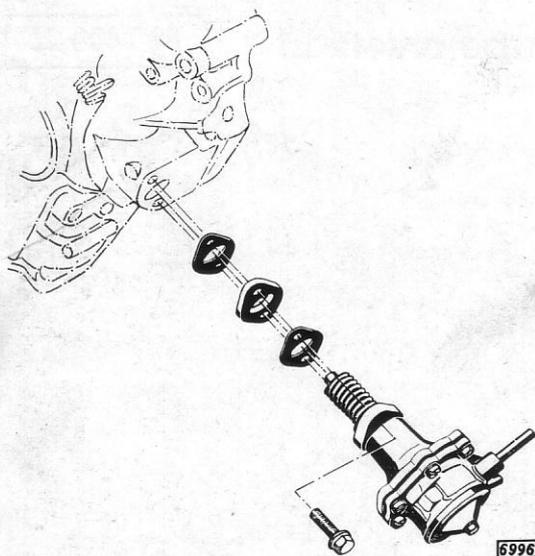
## Kraftstoffpumpe (Flanschdichtungen) ersetzen



Verbindungsschläuche der Kraftstoffleitungen von Anschlußrohren abziehen.



Kraftstoffpumpe abschrauben.



Steinasbestdichtung stets zwischen den neuen Papierdichtungen anordnen.

# Kraftstoffpumpe überholen

08 2000 75

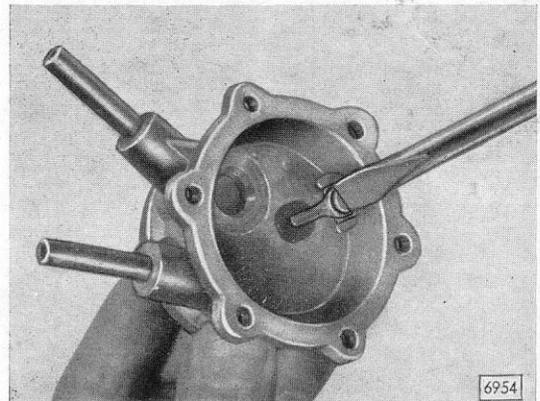
— Kraftstoffpumpe ausgebaut —

Verschlusskappe und Kraftstoffsieb abnehmen.



Pumpenober- und -unterteil mit Reißnadel zueinander markieren und Oberteil abschrauben.

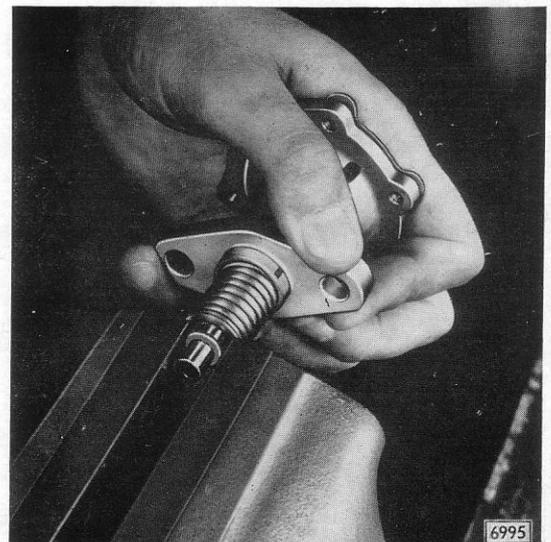
Einlaßventil abschrauben.

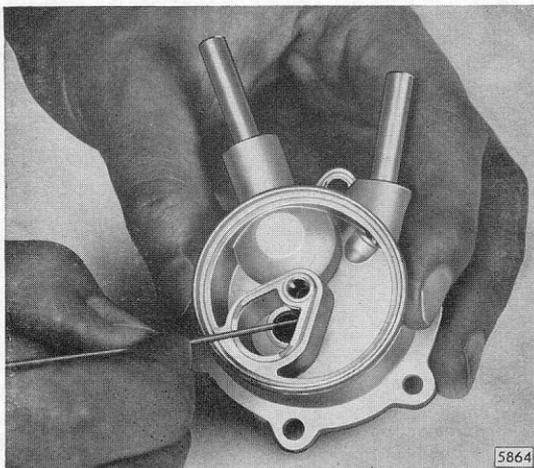


Sicherungsscheibe aus Stößelringnut entfernen.

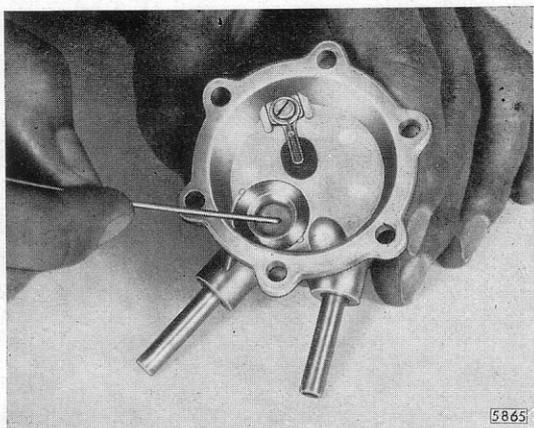


Pumpenunterteil zerlegen.



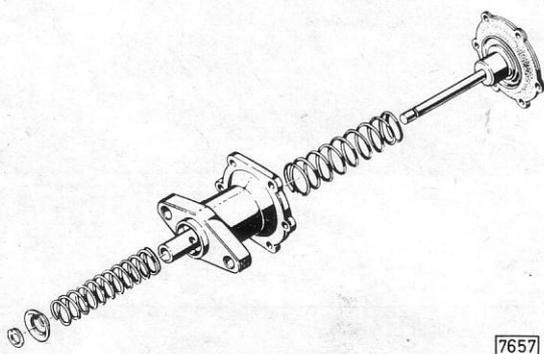


◀ Pumpenoberteil nur dann wiederverwenden, wenn Dichtfläche für Einlaßventil keinen Verschleiß aufweist und Einlaßventil einwandfrei funktioniert.



◀ Auslaßventil auf Funktion prüfen.

Bei schadhaftem Öldichtring Pumpenunterteil ersetzen.



Leicht geölten Pumpenstößel mit Druckfedern in Pumpenunterteil einbauen.

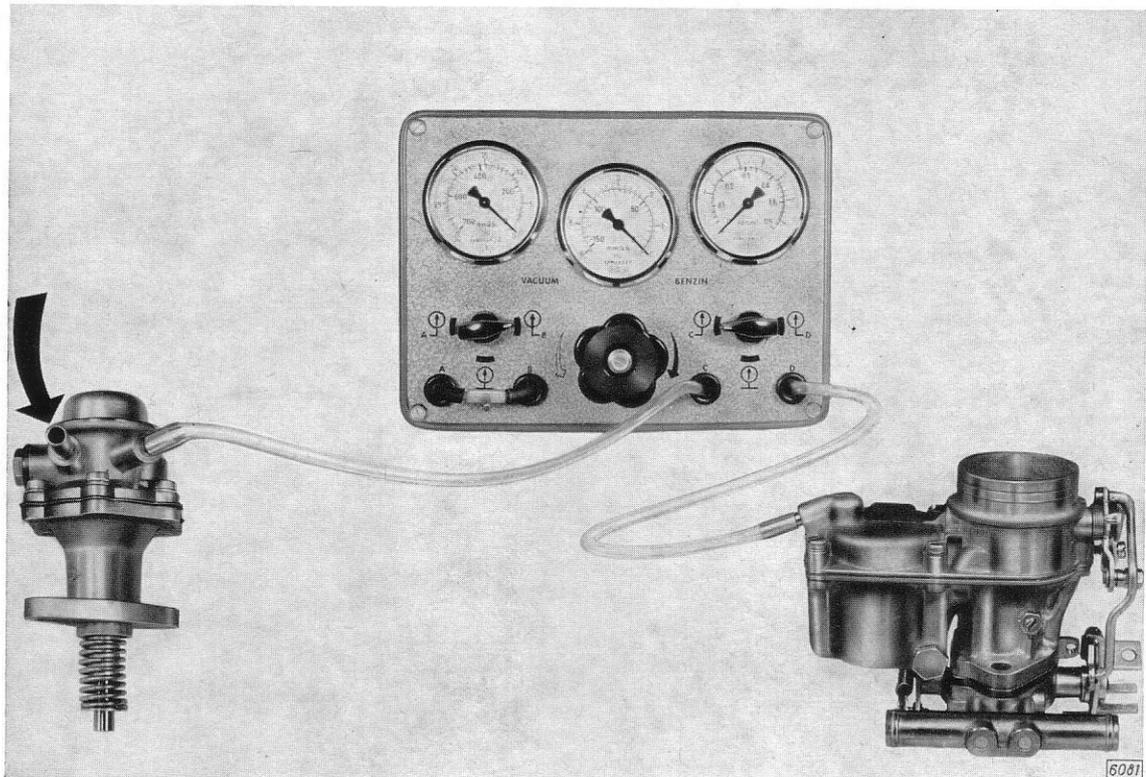
Pumpenoberteil entsprechend den angebrachten Markierungen mit Unterteil verschrauben. Neue Dichtringe für Verschlußkappe verwenden.

**08 3000 25**

## Vergaser überholen

- 08 3000 30 Vergaser aus- und einbauen, Leerlauf einstellen.
- 08 3000 75 Vergaser überholen.
- 08 3500 35 Automatische Startvorrichtung einstellen.

Schwimmernadelventil auf Dichtheit prüfen.



Handelsübliches Druckmeßgerät nach Angaben des Geräteherstellers zwischen Kraftstoffpumpe und Vergaser anschließen. Motor nach kurzem Lauf im Leerlauf abstellen. Druck steigern.

Druck steigt nicht an –  
Schwimmernadelventil undicht.

Druck steigt an, bis Ventil überdrückt wird –  
Schwimmernadelventil dicht.

Drehzahlmesser

Luftfilter aus- und einbauen.

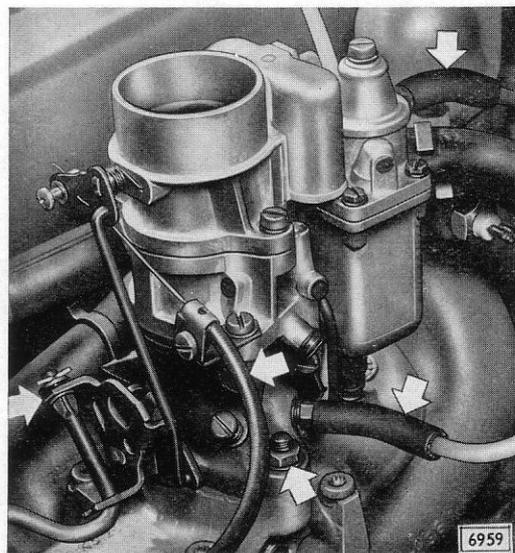
Verbindungsschläuche für Unterdruck- und Kraftstoffleitung von Vergaseranschlußrohren abziehen.

Beim Einbau der Vergaser stets **neue** Dichtungen zwischen Vergaser und Saugrohr verwenden.

## Opel-Vergaser bei 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor

Bowdenzug von Vergaser lösen und befestigen.

Befestigungsteile von Gasregulierungswelle entfernen.



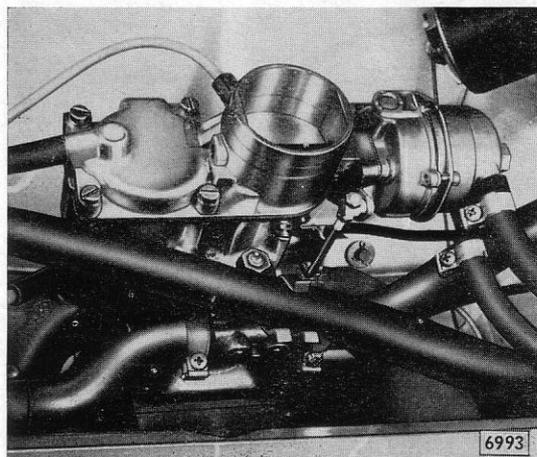
Beim Einbau mit der motorseitigen Mutter Halter für Heizungsschlauch mitverschrauben.

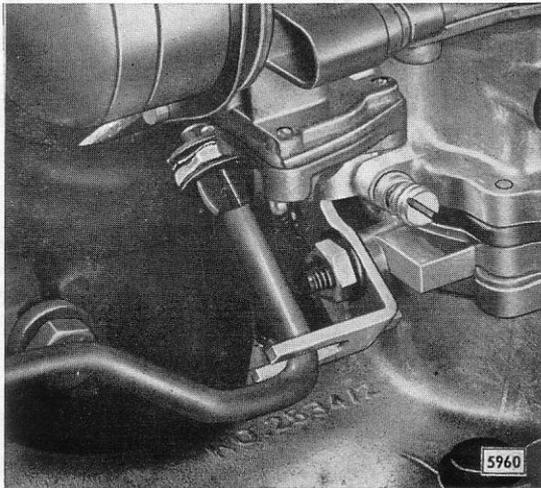
Leerlauf einstellen – siehe Anweisung auf Seite 3000-4.

## Solex-Vergaser bei 1,7 Ltr.-S-Motor

Kühlflüssigkeit teilweise ablassen und auffangen.

Wasserschläuche für Drosselklappenteil und Startautomatik von Anschlußrohren abziehen.





◀ Befestigungsteile von Gasregulierungswelle entfernen.

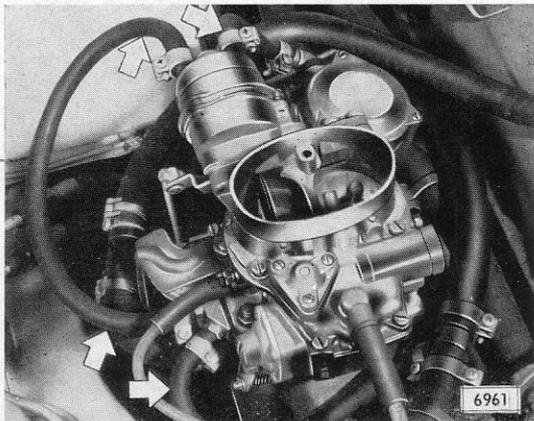
Beim Einbau mit der motorseitigen Mutter Halter für Heizungsschlauch mitverschrauben.

Leerlauf einstellen – siehe Anweisung auf Seite 3000–4.

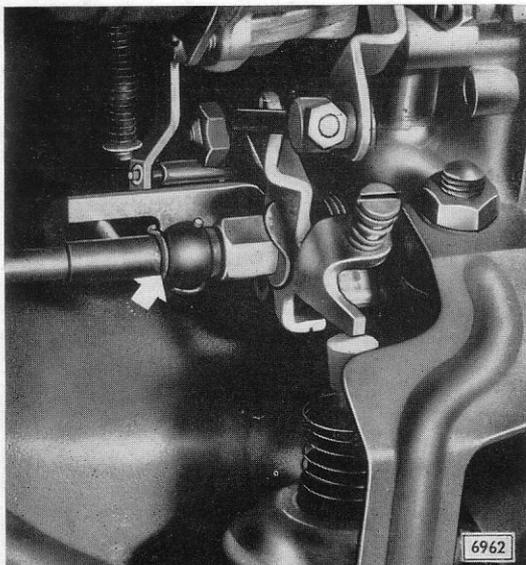
Kühlmittelstand prüfen.

### **Solex-Vergaser bei 1,9 Ltr.-S-Motor**

Kühlflüssigkeit teilweise ablassen und auffangen.



◀ Wasserschläuche für Drosselklappenteil und Startautomatik von Anschlußrohren abziehen.



◀ Gasregulierungswelle von Kugelmutter des Drosselklappenhebels nach Entfernen der Sicherungsfeder abdrücken.

Beim Einbau mit der hinteren motorseitigen Mutter Halter für Heizungsschlauch mitverschrauben.

## Leerlaufeinstellung aller Vergaser

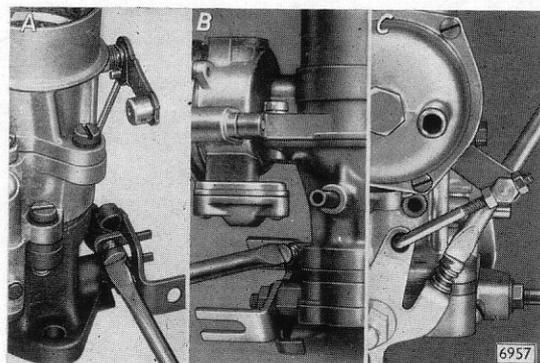
(bei betriebswarmem Motor und eingebautem Luftfilter)

Mit Drosselklappen-Anschlagschraube Leerlaufdrehzahl (siehe Tabelle) einstellen, bei:

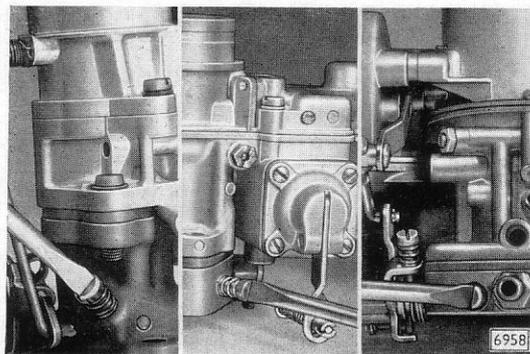
A = Opel-Vergaser (1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor)

B = Solex-Vergaser (1,7 Ltr.-S-Motor)

C = Solex-Vergaser (1,9 Ltr.-S-Motor)



Mittels Leerlaufgemisch-Regulierschraube Höchstdrehzahl des Motors einstellen.



Drehzahlmesser verwenden.

Wird die Leerlaufdrehzahl überschritten, beide Schrauben korrigieren.

| Motorentyp                   | Getriebe               | Leerlaufdrehzahl in U/min   |
|------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| 1,5<br>1,7<br>1,7-S<br>1,9-S | Schaltgetriebe         | 700-750                     |
| 1,9-S                        | Automatisches Getriebe | 550-600<br>in Fahrstufe „D“ |

# Vergaser überholen

— Vergaser ausgebaut —

S-601 Vergaserwerkzeugsatz (Opel-Vergaser)

MW 112 Sprengringzange

## Opel-Vergaser für 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motoren

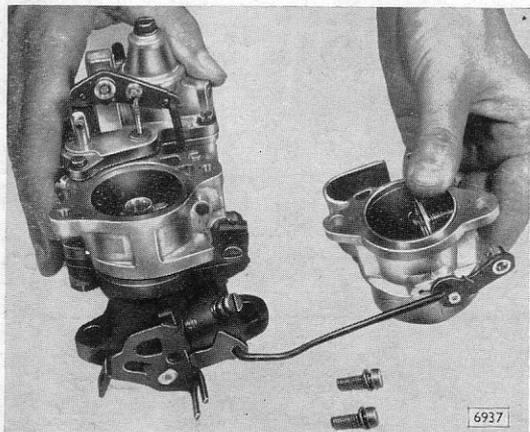
1,5; 1,7  
A  
2 898 545  
2 898 546\*)  
25,5  $\phi$   
75  
200  
60  
50  
50  
341  
12 mm  
200  
155

1  $\frac{1}{4}$  – 1  $\frac{3}{4}$

Motorentyp  
Kalibrierung  
Vergaser-Kenn-Nummer

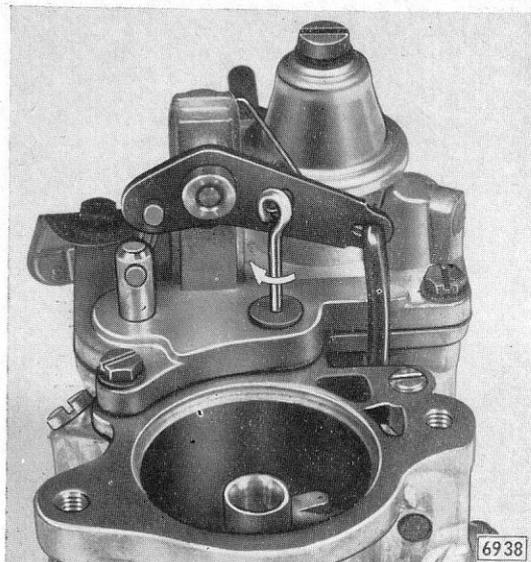
Lufttrichter  
Hauptdüse  
Vollastdüse  
Leerlaufdüse  
Leerlaufdrossel  
Pumpendüse  
Teillastnadel  
Schwimmereinstellmaß  
Teillastnadellehre  
Schwimmernadelventil  
Leerlaufgemisch-Regulierschraube:  
Umdrehungen offen

\*) bei 1,5 Ltr.-Motor mit automatischer Kupplung

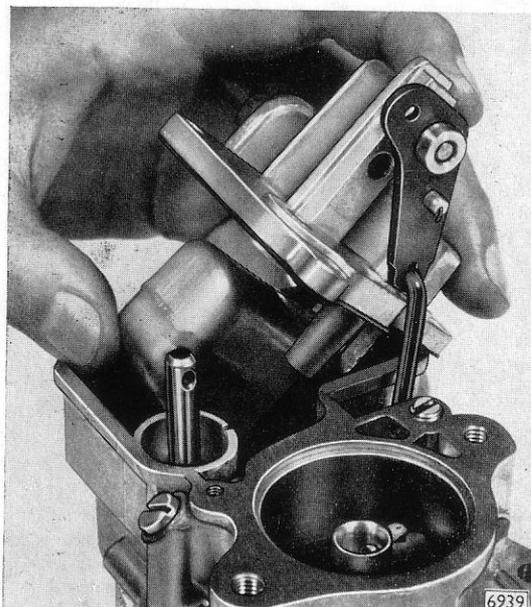


Luftklappenstutzen vom Vergasergehäuse abschrauben.

Teillastnadelandrückfeder aushängen. Teillastnadel  $\frac{1}{4}$  Umdrehung nach links drehen und herausziehen.

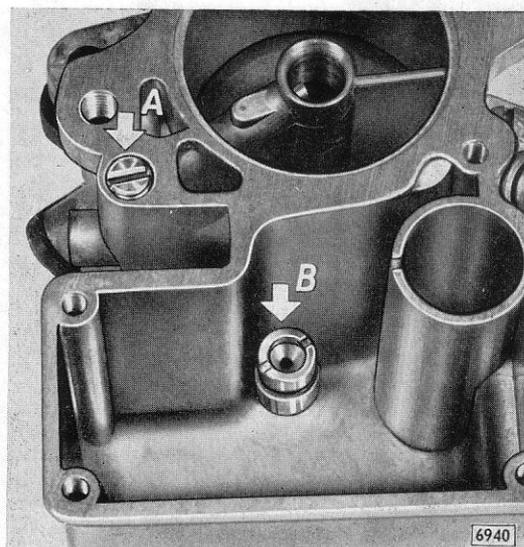


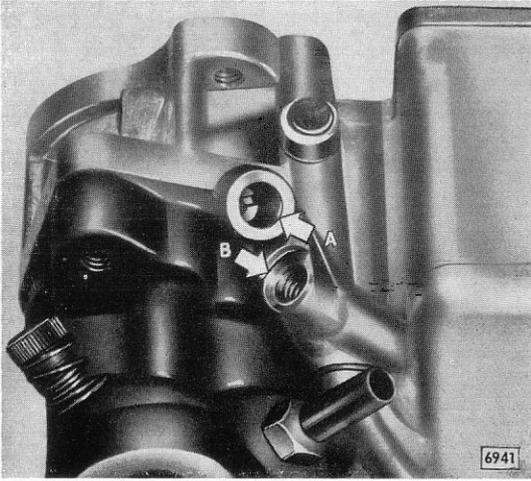
Vergaserdeckel abschrauben und abnehmen.



Beschleunigerpumpenkolben herausziehen.

Leerlaufdüse (A) mit S-601/3 und Hauptdüse (B) mit S-601/2 heraus-schrauben.

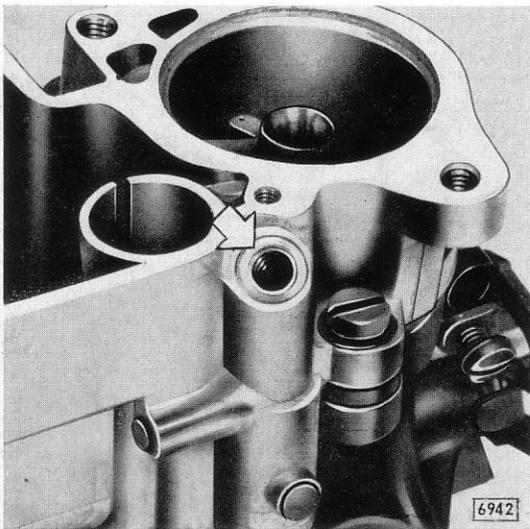




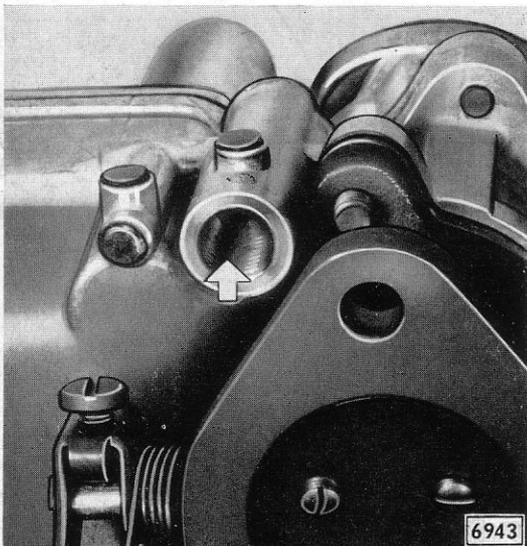
◀ Verschlußschraube für Vollastdüse mit S-601/1 und Vollastdüse (A) mit S-601/5 herausschrauben.

Mischrohr nicht herausnehmen.

◀ Verschlußschraube für Leerlaufkanal mit S-601/1 und Leerlaufdrossel (B) mit S-601/5 herausschrauben.



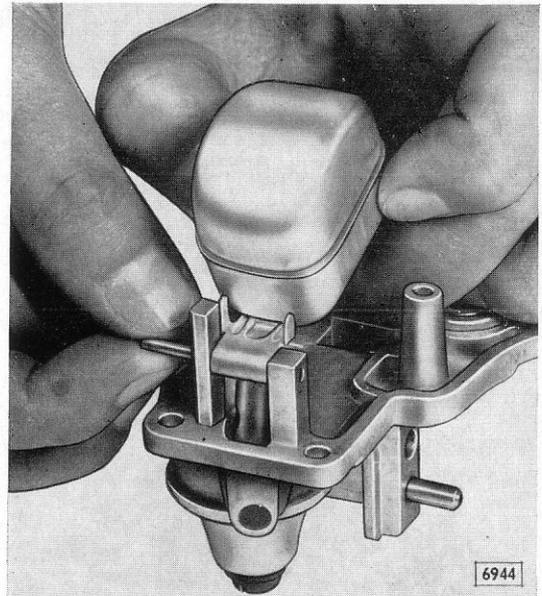
◀ Verschlußschraube für Pumpendüsenkanal mit S-601/1 und Pumpendüse mit S-601/5 herausschrauben.



◀ Verschlußschraube für Pumpeneinlaß- und Pumpenauslaßventil herausschrauben.

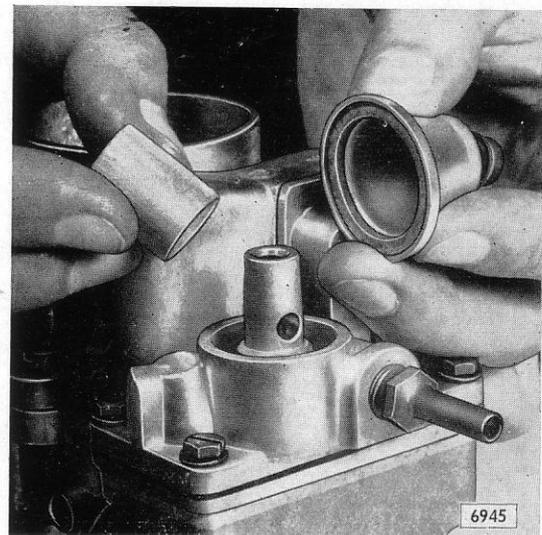
Pumpeneinlaß- und Pumpenauslaßventil mit S-601/3 herausschrauben.

Schwimmerachse herausziehen.



Schwimmernadel herausnehmen und Schwimmernadelventilsitz mit S-601/2 herausschrauben.

Verschlusskappe vom Vergaserdeckel abschrauben und Sieb abnehmen.



Leerlaufgemisch-Regulierschraube mit S-601/1 herausschrauben.

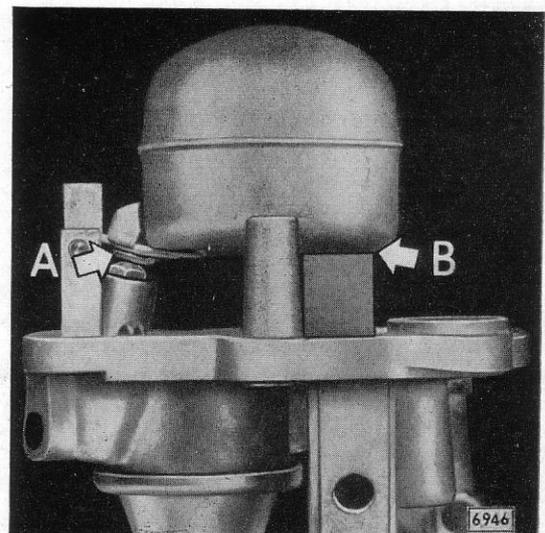
Alle Teile gut mit Kraftstoff reinigen und durchblasen.

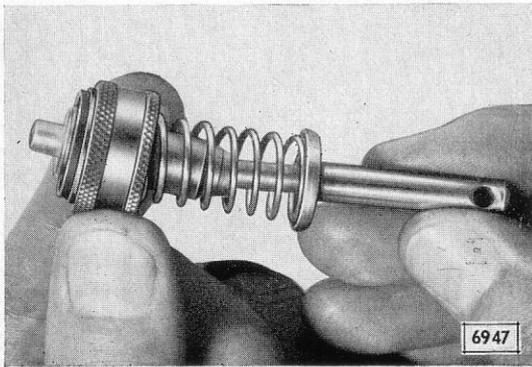
Dichtringe und Dichtungen ersetzen.

Eingeschlagene Schwimmernadel nur zusammen mit Schwimmernadelventilsitz auswechseln.

Schwimmerstand bei abgenommener Dichtung mit Schwimmermaßlehre (12 mm) von S-601/6 prüfen.

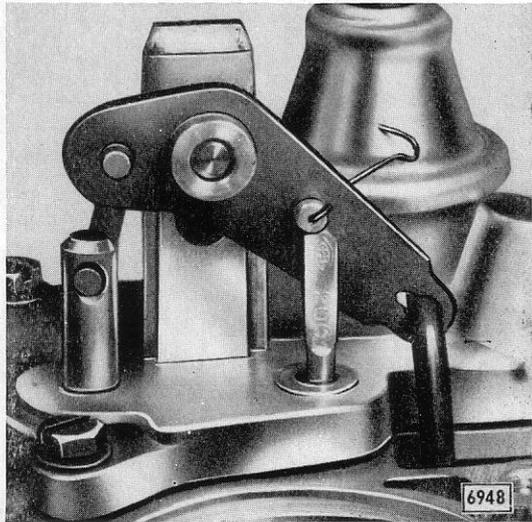
Korrektur durch Biegen an Nase des Schwimmers vornehmen. Bei leichtem Fingerdruck muß Nase (A) des Schwimmers auf Schwimmernadel und Schwimmer (B) auf Lehre aufliegen.



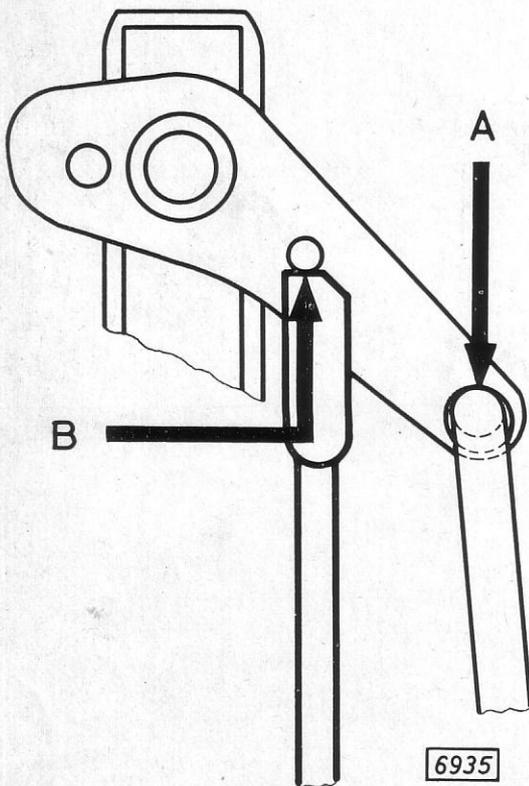


◀ Beschleunigerpumpenkolben mit S-601/7 einführen.

Bei zu großem Spiel zwischen Pumpenhebel und Lagerzapfen Pumpenhebel ersetzen.



◀ Stellung der Teillastnadel mit Teillastnadellehre 200 (dem Werkzeugsatz S-601 beigelegt) prüfen. Die Drosselklappe muß dabei vollkommen geschlossen sein.



◀ Oberkante Verbindungsstange muß an Oberkante Pumpenhebelbohrung (A) spielfrei anliegen.

◀ Bei richtiger Einstellung soll die Lehre gerade bewegt werden können, ohne daß ein merkliches Spiel zwischen Oberkante Lehre und Lagerzapfen (B) vorhanden ist.

Korrektur durch Nachbiegen am unteren Ende der Verbindungsstange. Hierbei Teillastnadellehre herausziehen.

Grundeinstellung der Leerlaufgemisch-Regulierschraube:

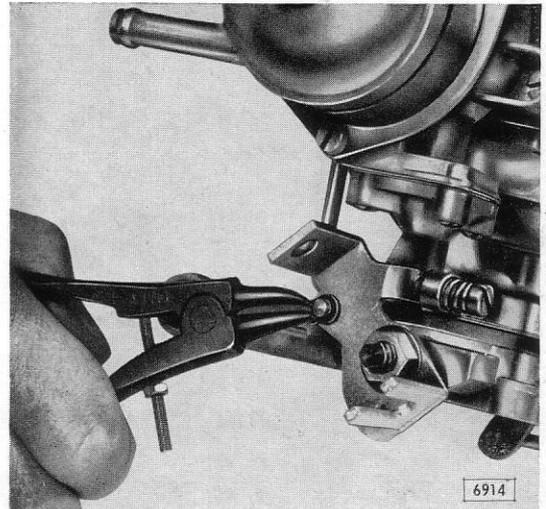
$1\frac{1}{4}$  –  $1\frac{3}{4}$  Umdrehungen offen.

## Solex-Vergaser für 1,7 Ltr.-S-Motor

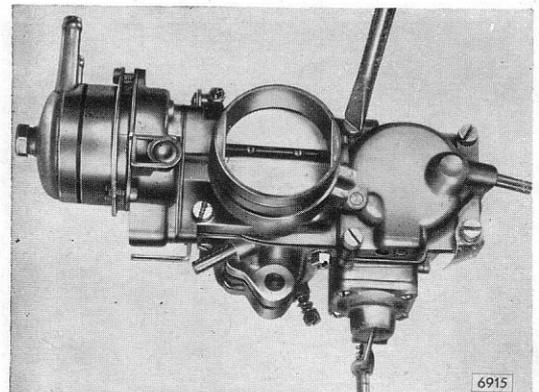
|   |                         |
|---|-------------------------|
| Motorentyp  | 1,7 S                   |
| Kalibrierung  | A                       |
| Vergaser-Kenn-Nummer                                    | 2 891 504<br>2 891 505* |
| Schwimmernadelventil                                    | 1,75                    |
| Kupferdichtring für Schwimmernadelventil<br>in mm       | 2,0                     |
| Einspritzmenge in ccm/Hub                               | 0,8 ± 0,1               |
| Drosselklappenspalt in mm                               | 0,85                    |
| Leerlaufgemisch-Regulierschraube:<br>Umdrehungen, offen | 2 - 2½                  |
| Lufttrichter  | 28 φ                    |
| Hauptdüse   | X 140                   |
| Leerlaufdüse  | 52,5                    |
| Luftkorrekturdüse                                       | 110                     |

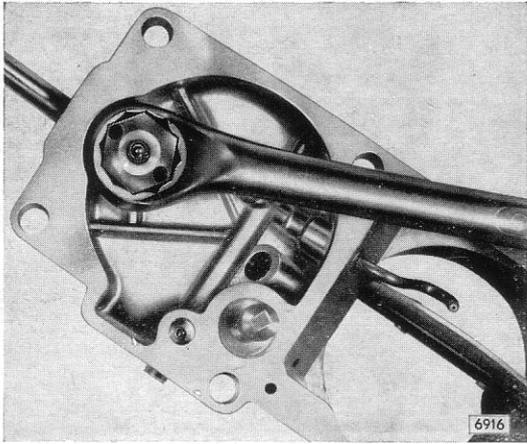
\*) für automatische Kupplung (Hellgrüner Farbklecks  
neben Anschlußrohr für Unterdruckleitung zum  
Steuventil. **Keine Startautomatik**)

Spannring mit MW 112 entfernen und Stange  
aushängen. 

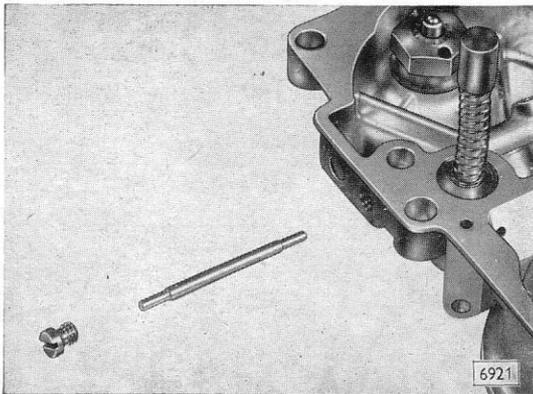


Vergaserdeckel abschrauben. 





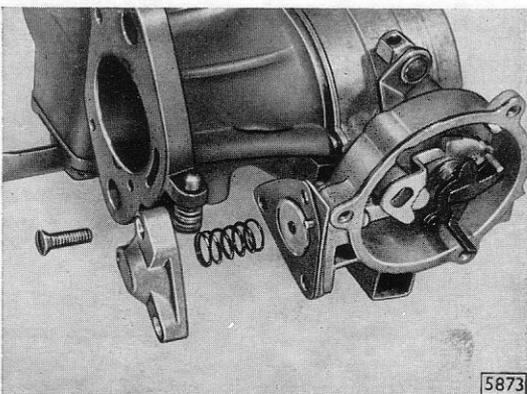
◀ Schwimmernadelventil aus Vergaserdeckel heraus-schrauben. Kupferdichtring abnehmen.



◀ Zylinderschraube und Füllstift aus Vergaser-deckel entfernen.



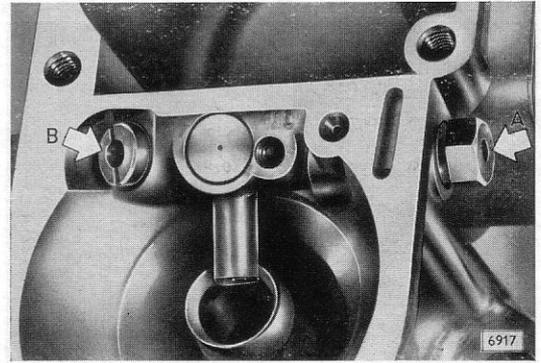
◀ Haltering von Starterkörper abschrauben und Starterdeckel abnehmen.



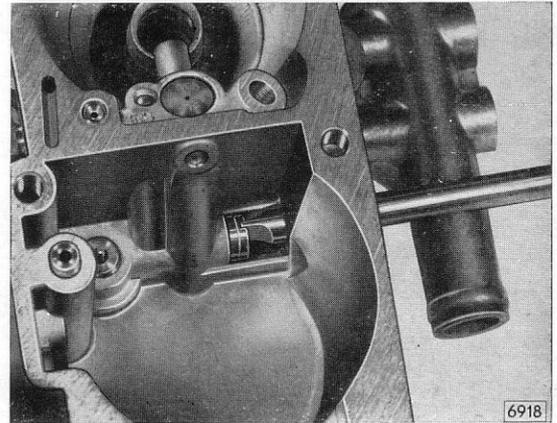
◀ Deckel für Unterdruckverstellung von Starter-körper abschrauben.

Schwimmer mit Schwimmerachse und Blattfeder aus Schwimmergehäuse herausnehmen.

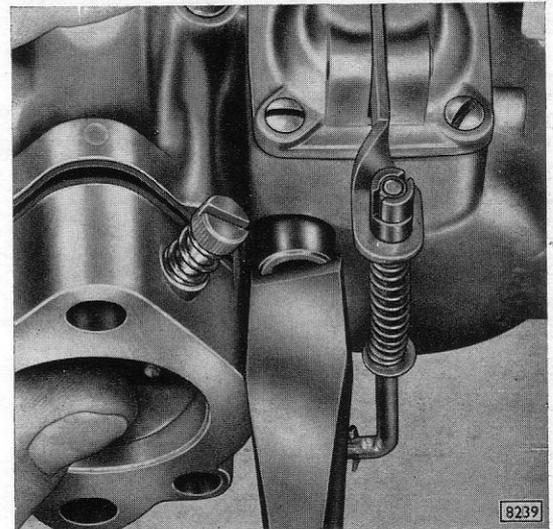
Leerlaufdüse (A) und Luftkorrekturdüse (B) herausschrauben.



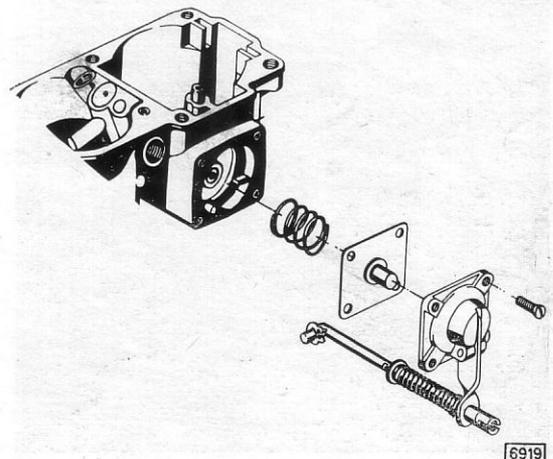
Verschlussschraube mit Dichtring und Hauptdüse herausschrauben.



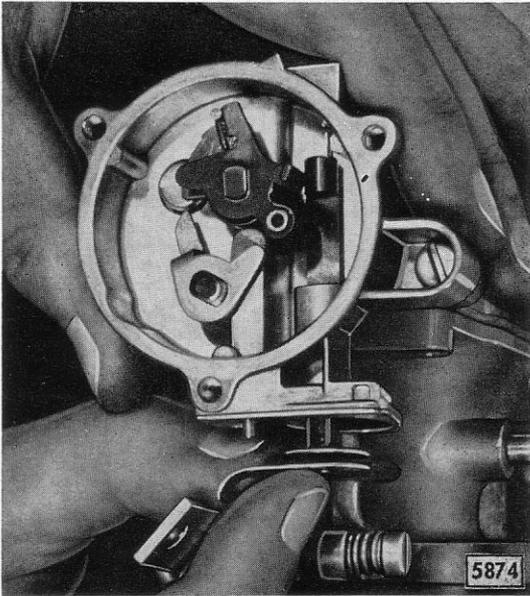
Anreicherungsventil komplett herausschrauben.



Spannring von Pumpenverbindungsstange entfernen. Beschleunigungspumpe abschrauben.



Leerlaufgemisch-Regulierschraube aus Drosselklappenteil herausschrauben.



◀ Betätigungsteile im Starterkörper einschließlich Membran auf Verschleiß und Zugstange auf Leichtgängigkeit prüfen.

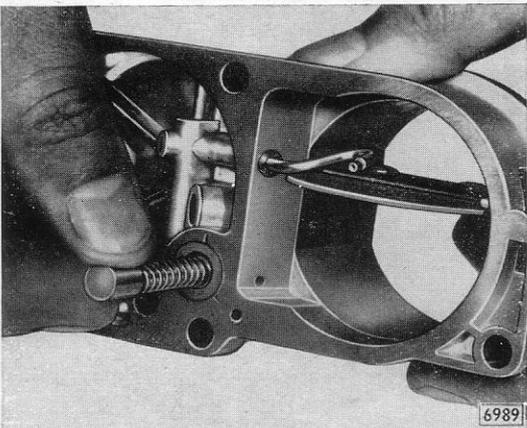
Startautomatik **nicht** zerlegen. Austausch nur im Zusammenbau mit dem Vergaserdeckel möglich.

Alle Teile reinigen und mit Preßluft ausblasen. Anreicherungsventil in Tri reinigen. Dichtungen und Dichtringe ersetzen.

**Achtung!**

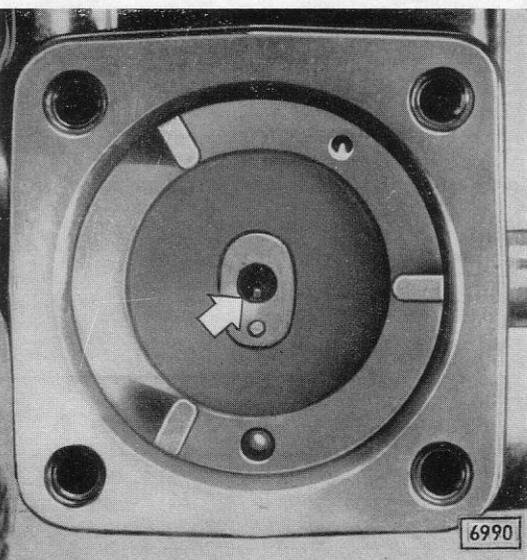
Vergasergehäuse in Fließrichtung des Kraftstoffes durchblasen. Druck der Luft dosieren, höchstens 6 atü.

Leerlaufgemisch-Regulierschraube auf Verschleiß prüfen.



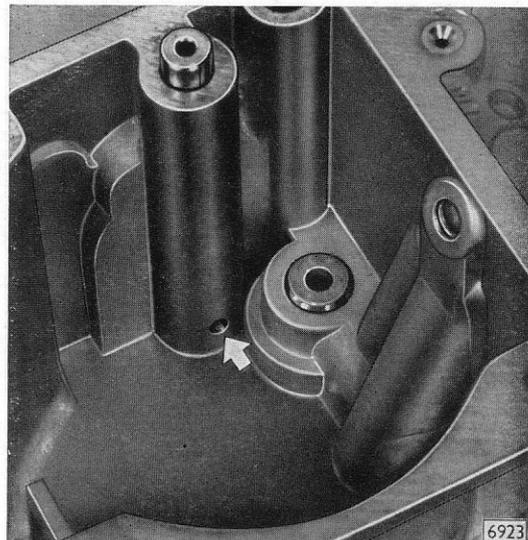
◀ Unterdruck- und Ausgleichbohrung ausblasen.

◀ Unterdruckkolben auf Freigängigkeit prüfen.

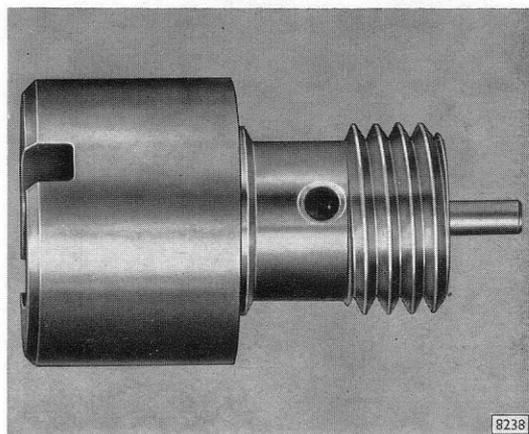


◀ Einspritzkanal für Beschleunigungspumpe ausblasen.

Saugkanal für Beschleunigungspumpe ausbläsen.

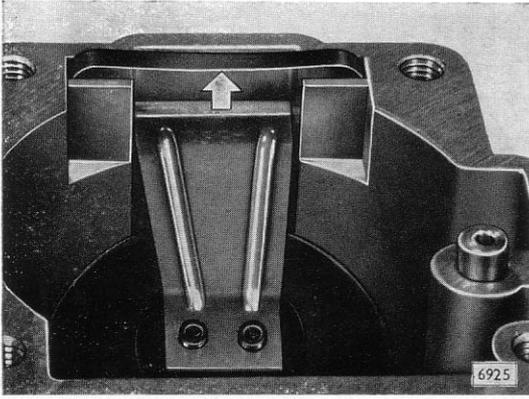


Zeigt sich an der Ventlnadel des Anreicherungsventiles Verschleiß, so ist das **komplette** Ventil zu ersetzen.



Schwimmer auf Dichtheit prüfen. Eine Schwimmereinstellung kann nicht durchgeführt werden.

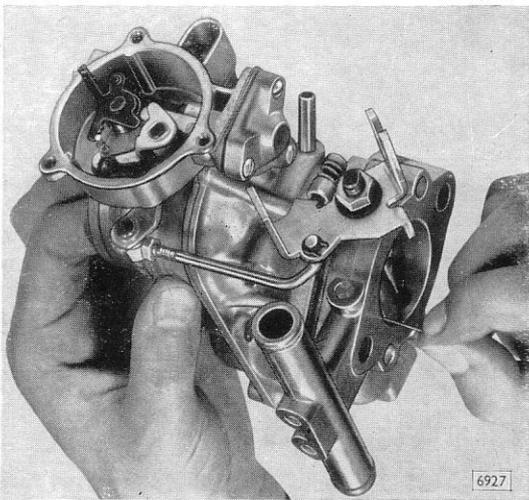
Stellung des Schwimmerarmes durch Vergleich mit einem neuen Schwimmer des **gleichen** Vergasertyps prüfen. Bei verbogenem Schwimmerarm Schwimmer ersetzen.



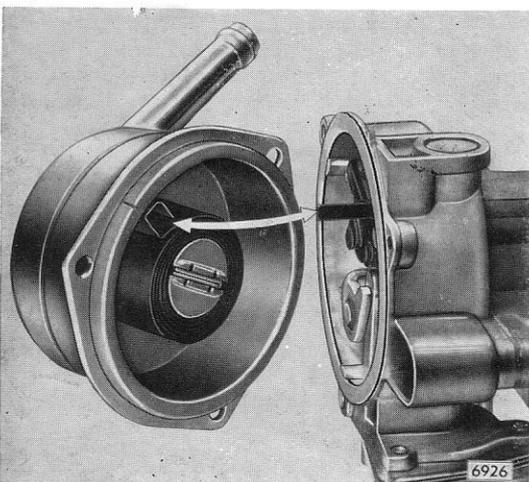
◀ Blattfeder so einlegen, daß die Federenden auf der Schwimmerachse aufliegen.

Schwimmernadelventil mit Kupferdichtring (2,0 mm dick) einschrauben.

Beim Aufsetzen des Vergaserdeckels neue Ausführung der Deckeldichtung verwenden.  
Altausführung: grüne Deckeldichtung.



◀ Zur Einstellung des Schnelleerlaufs Drosselklappenspalt von 0,85 mm bei geschlossener Luftklappe durch Verdrehen der Muttern der Starterverbindungsstange einstellen. Dadurch entfällt die Einstellung des Schnelleerlaufs im eingebauten Zustand.

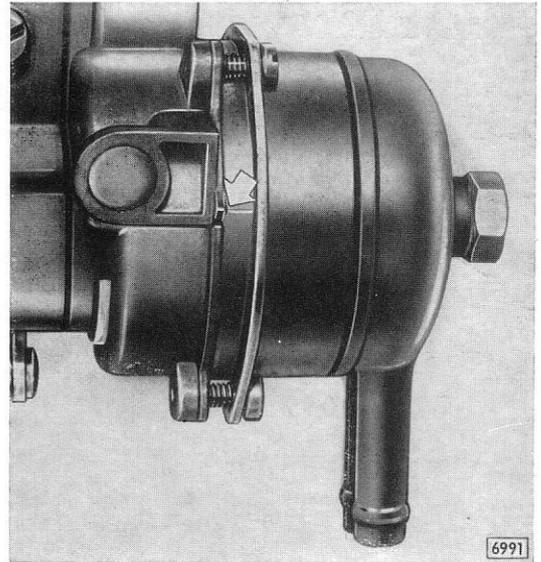


Dichtung zwischen Starterdeckel und Starterkörper einsetzen.

◀ Starterdeckel so auf Starterkörper aufsetzen, daß sich der Mitnehmer der Bi-Metallfeder auf abgewinkeltes Ende des Mitnehmerhebels aufsteckt.

Dabei darauf achten, daß der Starterdeckel nicht um 180° verdreht wird, da sich sonst die Bi-Metallfeder überdreht und die Startautomatik funktionslos ist.

Starterdeckel im Uhrzeigersinn verdrehen und prüfen, ob sich die Starterklappe öffnet. Anschließend Starterdeckel ausrichten und festziehen.



Grundeinstellung der Leerlaufgemisch-Regulierschraube:

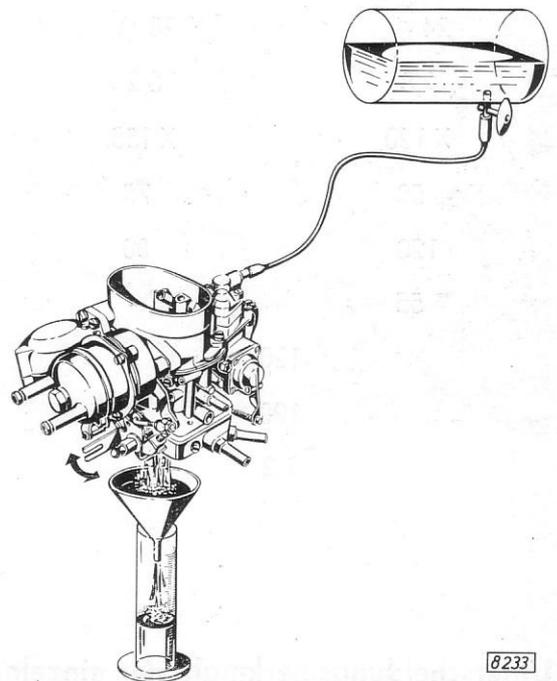
**2 bis 2 1/2** Umdrehungen offen.

Einspritzmenge einstellen.

Kraftstoffbehälter (Selbstanfertigung) am Anschlußrohr für Kraftstoffleitung anschließen.

10 Hübe durch langsames Hin- und Herdrehen des Drosselklappenhebels ausführen und Kraftstoffmenge in einem Meßglas auffangen.

Die eingespritzte Menge soll  $0,8 \pm 0,1$  ccm/Hub betragen.

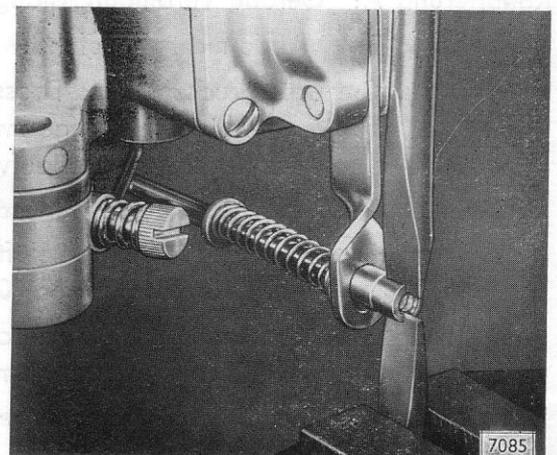


Bei Vergasern mit versplinteter Pumpenverbindungsstange Einspritzmenge durch Zulegen oder Wegnehmen von Scheiben einstellen.

- a) Scheiben zulegen, größere Einspritzmenge,
- b) Scheiben wegnehmen, kleinere Einspritzmenge.

Bei Vergasern mit Messingmutter an der Pumpenverbindungsstange Korrektur durch Verdrehen der Mutter vornehmen.

Anschließend Gewinde der Pumpenverbindungsstange verstemmen.



## Solex-Vergaser für 1,9 Ltr.-S-Motor

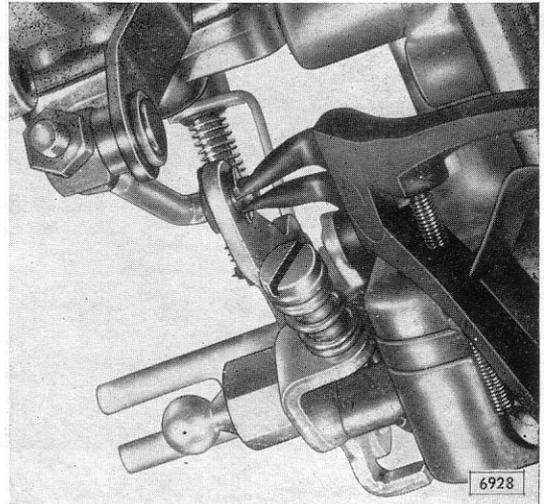
|   |       |   |
|---|-------|---|
| 1,9 S   |       | Motorentyp  |
| G   |       | Kalibrierung  |
| 2 891 006   |       | Vergaser-Kenn-Nummer                                    |
| 2 891 012*  |       |   |
| 2,0   |       | Schwimmernadelventil                                    |
| 2,0   |       | Kupferdichtring für Schwimmernadelventil<br>in mm       |
| 0,95 ± 0,15   |       | Einspritzmenge in ccm/Hub                               |
| 0,95  |       | Drosselklappenspalt der I. Stufe in mm                  |
| 6,0   |       | Einstellmaß für Belüftungsventil in mm                  |
| 2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> – 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |       | Leerlaufgemisch-Regulierschraube:<br>Umdrehungen, offen |
| I   | II    | Stufe   |
| 24 φ  | 28 φ  | Lufttrichter  |
| 2,8   | 3,2   | Nebenlufttrichter                                       |
| X 120   | X 155 | Hauptdüse   |
| 50  | 75    | Leerlaufdüse  |
| 120   | 80    | Luftkorrekturdüse                                       |
| 55  | –     | Einspritzrohr   |
| 120   |       | Anreicherungsdüse                                       |
| 120   |       | Reduzierdüse für Unterdruckdose                         |
| 1,2   |       | Leerlaufluftbohrung                                     |

\*) bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe

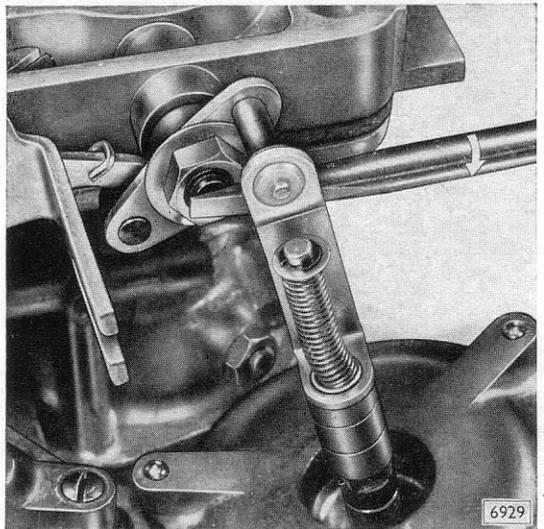
### Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Kalibrierungen

- Kalibrierung A: Gerade Verbindungsstange zwischen Unterdruckdose und Drosselhebel.
- Kalibrierung B: Wurde nicht ausgeführt.
- Kalibrierung C: Unterdruckdose und Drosselklappenteil geändert; erkennbar an doppelt gekröpfter Verbindungsstange zwischen Drosselhebel und Unterdruckdose.  
Geändertes Heißbleerlaufventil.
- Kalibrierung D: Kennzahl „9“ am Starterdeckel zugefügt.
- Kalibrierung E: Schwimmergehäuse-Belüftung 6 mm durchbohrt.  
Anreicherungsdüse von 80 auf 60 geändert.
- Kalibrierung F: Hauptdüse der II. Stufe von X 160 auf X 155 geändert.  
Kein Anreicherungssystem.
- Kalibrierung G: Neues Anreicherungssystem; erkennbar am Anreicherungsrohr in der II. Stufe,  
Anreicherungsdüse 120.

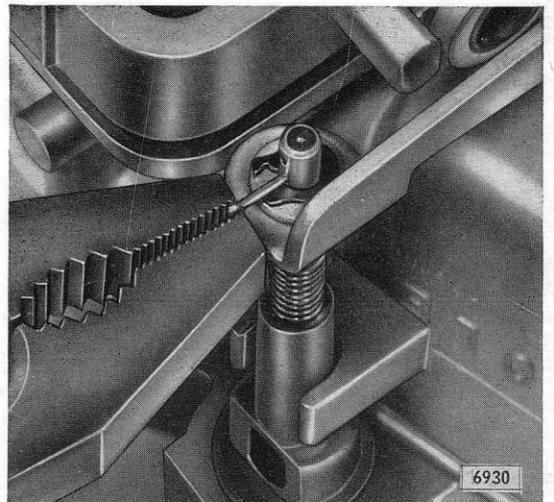
Spannring mit MW 112 entfernen und Stange aushängen.



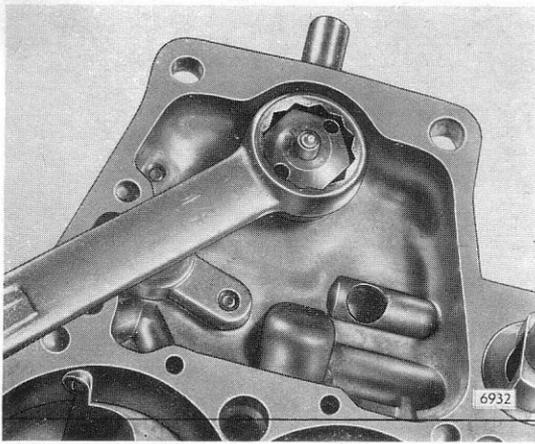
Mitnehmerhebel der Unterdruckdose abdrücken.



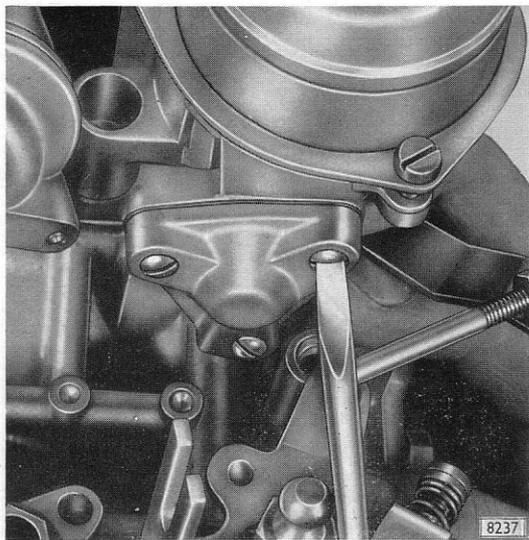
Splint aus Ventilstange des Belüftungsventiles entfernen, Spannring und Druckfeder abnehmen.



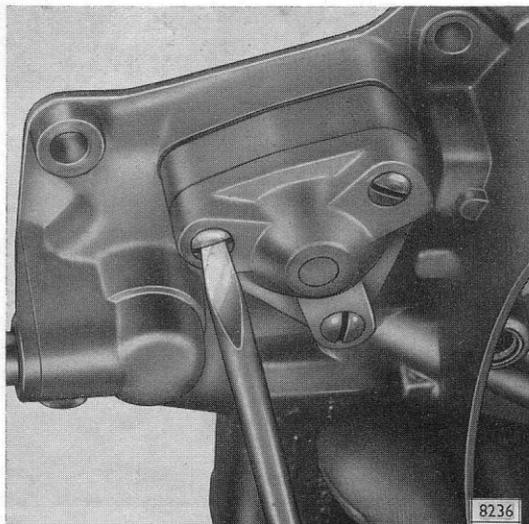
Vergaserdeckel abschrauben.



Schwimmernadelventil aus Vergaserdeckel herausschrauben. Kupferdichtring abnehmen.

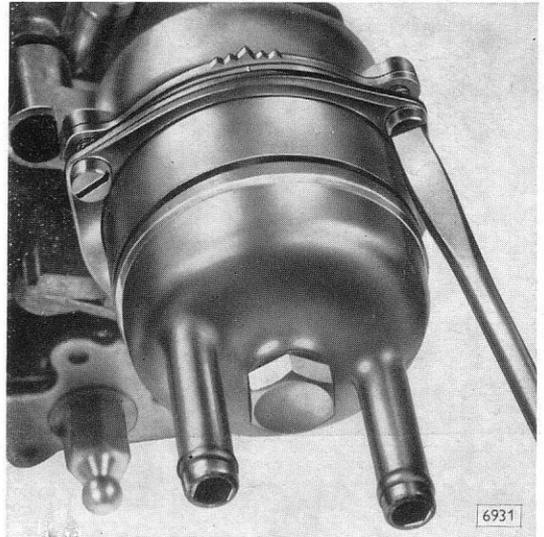


Deckel für Unterdruckverstellung der Startautomatik und

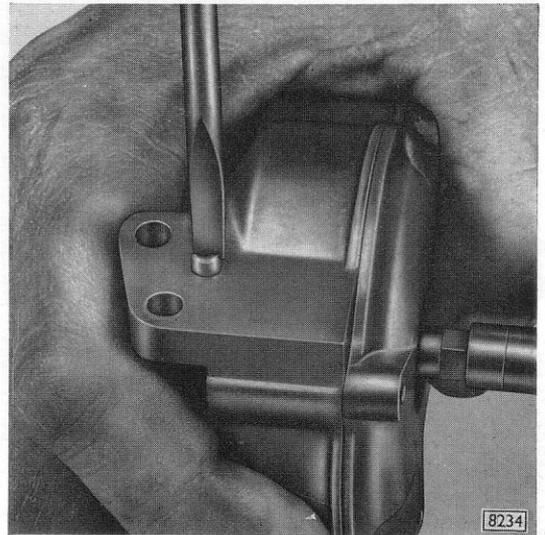


Deckel für Anreicherung abschrauben.

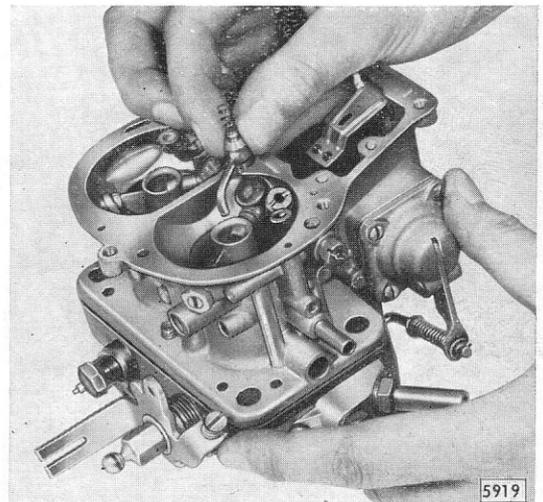
Haltering von Starterkörper abschrauben und Starterdeckel abnehmen.



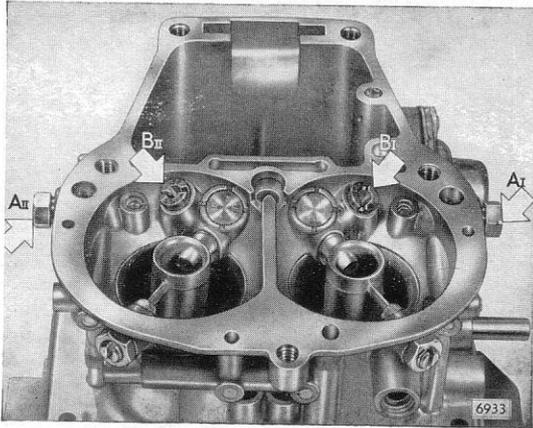
Unterdruckdose abschrauben. Reduzierdüse heraus-schrauben.



Einspritzrohr mit Kugelventil und Feder aus Schwimmergehäuse herausziehen.

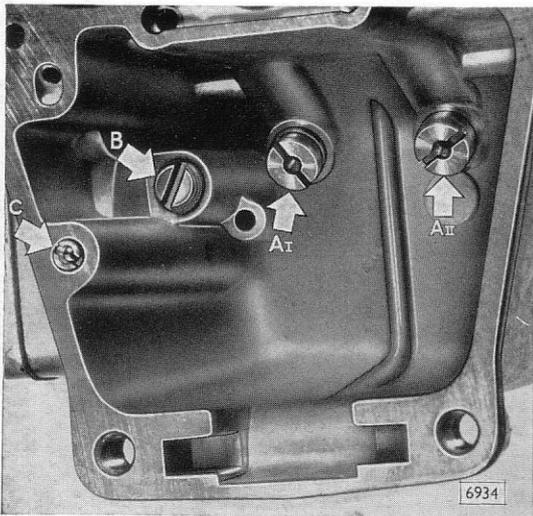


Schwimmer mit Schwimmerachse und Blattfeder aus Schwimmergehäuse herausnehmen.

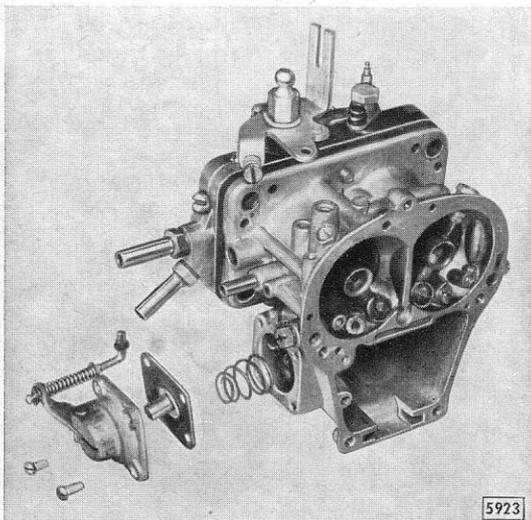


▷ Düsen herausschrauben:

|                       | I. Stufe | II. Stufe |
|-----------------------|----------|-----------|
| Leerlaufdüse          | A I      | A II      |
| Leerlaufkorrekturdüse | B I      | B II      |



▷ Hauptdüsen (A I = I. Stufe, A II = II. Stufe), Schraubstopfen (B) mit Kugelventil und Anreicherungsdüse (C) herausschrauben.



▷ Spannring der Pumpenverbindungsstange entfernen. Beschleunigungspumpe ausbauen.

Leerlaufgemisch-Regulierschraube aus Drosselklappenteil herausschrauben.

Alle Teile reinigen und mit Preßluft ausblasen. Dichtungen und Dichtringe ersetzen.

**Achtung!**

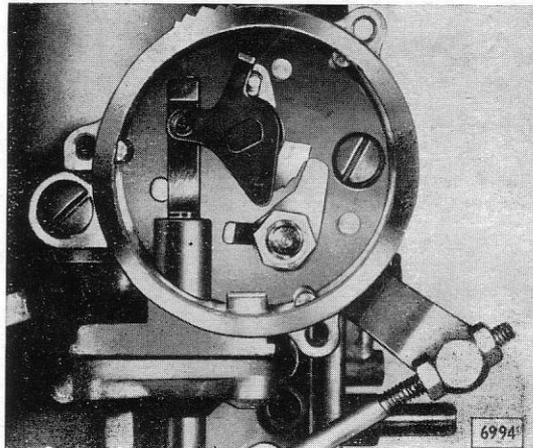
Vergasergehäuse in Fließrichtung des Kraftstoffes durchblasen. Druck der Luft dosieren, höchstens 6 atü.

Prüfung des Heißleerlaufventils:

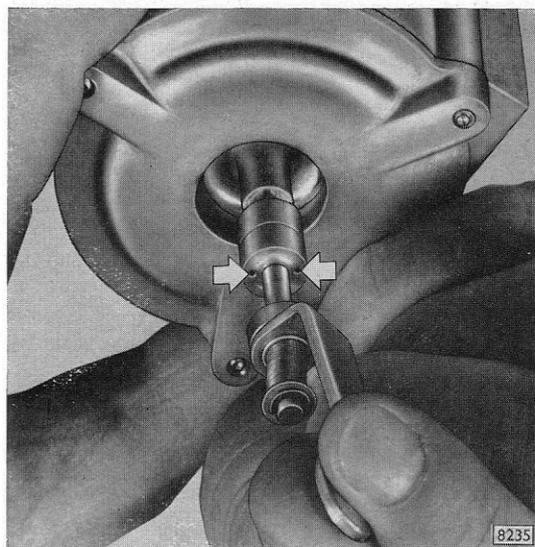
Drosselklappenteil in Wasser von unter bzw. über 90° C tauchen. Die Bi-Metallfeder muß bei Wassertemperatur über 90° C abheben und unter 90° C anliegen. Andernfalls Bi-Metallfeder erneuern.

Betätigungsteile im Starterkörper einschließlich Membran auf Verschleiß und Zugstange auf Leichtgängigkeit kontrollieren.

Die Startautomatik darf **nicht** zerlegt werden. Der Austausch ist nur im Zusammenbau mit dem Vergaserdeckel möglich.

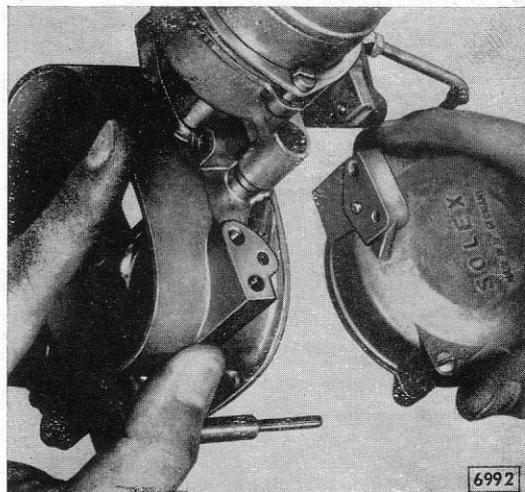


Bohrungen in Messingbuchsen reinigen. Bei Verschleiß der plangeschliffenen Buchsen komplette neue Dose einbauen.

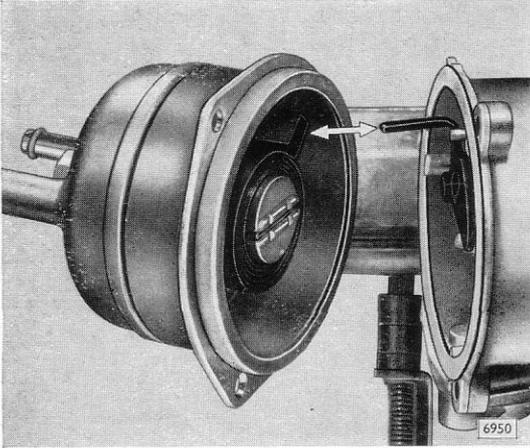


Mit **Dichtungsmittel** bestrichene Teile zusammenfügen.

L 000 167/4

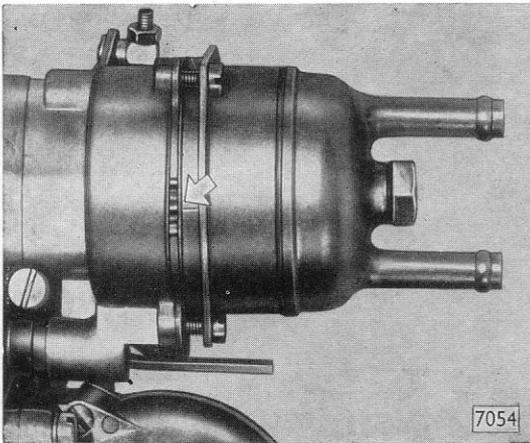


Dichtung zwischen Starterdeckel und Starterkörper einsetzen.

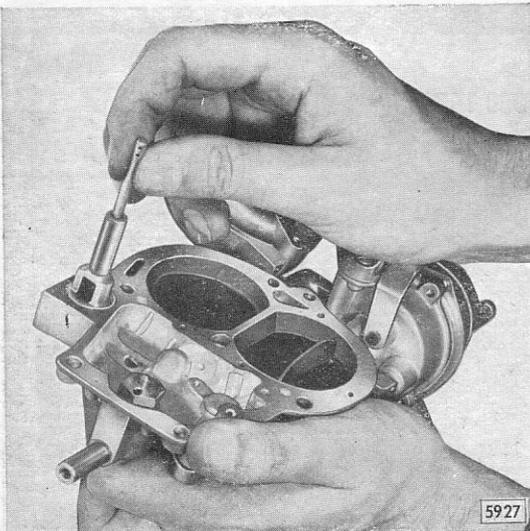


Starterdeckel so auf Starterkörper aufsetzen, daß sich der Mitnehmer der Bi-Metallfeder auf abgewinkeltes Ende des Mitnehmerhebels aufsteckt.

Dabei darauf achten, daß der Starterdeckel nicht um  $180^\circ$  verdreht wird, da sich sonst die Bi-Metallfeder überdreht und die Startautomatik funktionslos ist.



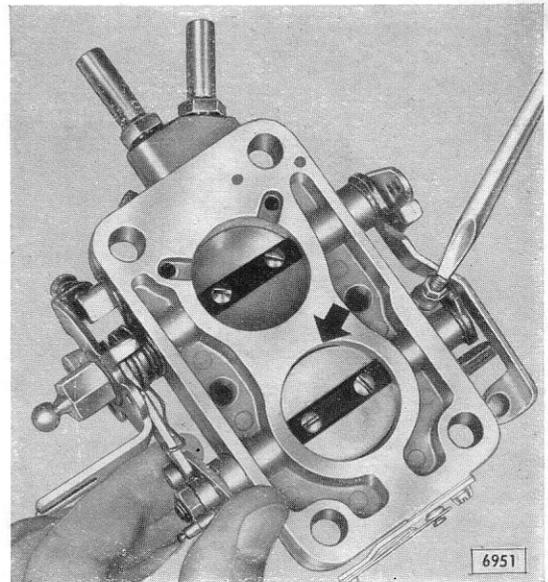
Starterdeckel ausrichten und festschrauben.



Belüftungsventil auf Leichtgängigkeit prüfen. Ventilstange darf nicht verbogen sein.

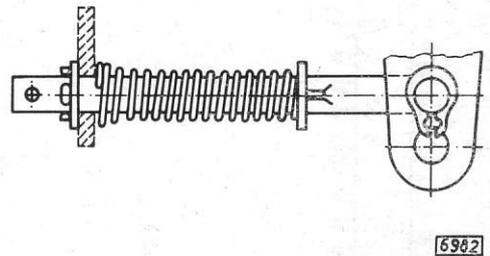
Düsen entsprechend Kalibrierungstabelle (siehe Seite 3000-17) einschrauben. Auf keinen Fall dürfen die Teile für die I. und II. Stufe vertauscht werden.

Drosselklappe der II. Stufe mit Stellschraube leicht anstellen, daß ein kleiner Spalt (ca. 0.05 mm) entsteht, um ein Klemmen der Drosselklappe zu vermeiden. Stellschraube kontern.



Pumpenverbindungsstange innen einhängen (bei Vergasern mit Kalibrierung A außen). Auf Splintstellung und Scheiben achten.

Bei einer Pumpenverbindungsstange mit einem Lochabstand von 2,7 mm **eine** Scheibe (siehe Bild), bei einer Verbindungsstange mit 4 mm Lochabstand **drei** Scheiben beilegen.



Schwimmer auf Dichtheit prüfen. Eine Schwimmereinstellung kann nicht durchgeführt werden.

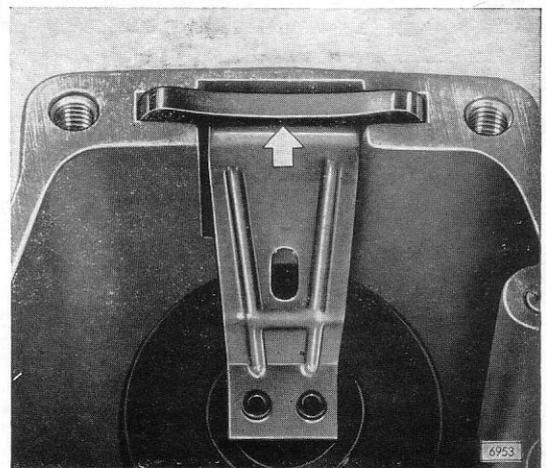
Stellung des Schwimmerarmes durch Vergleich mit einem neuen Schwimmer des **gleichen** Vergasertyps prüfen. Bei verbogenem Schwimmerarm Schwimmer ersetzen.

Blattfeder so einlegen, daß die Federenden auf Schwimmerachse aufliegen.

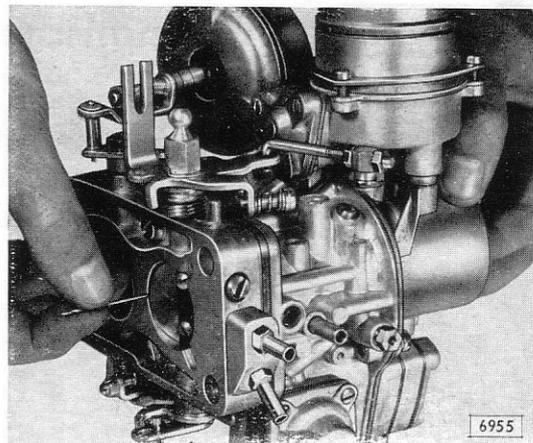


Schwimmernadelventil mit Kupferdichtring (2,0 mm dick) einschrauben.

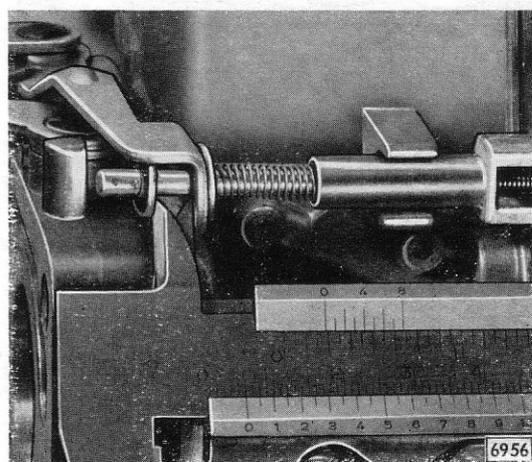
Einspritzrohr so einsetzen, daß das abgebo-gene Rohrende mit der Mündung in den Saug-kanal der I. Stufe zeigt.



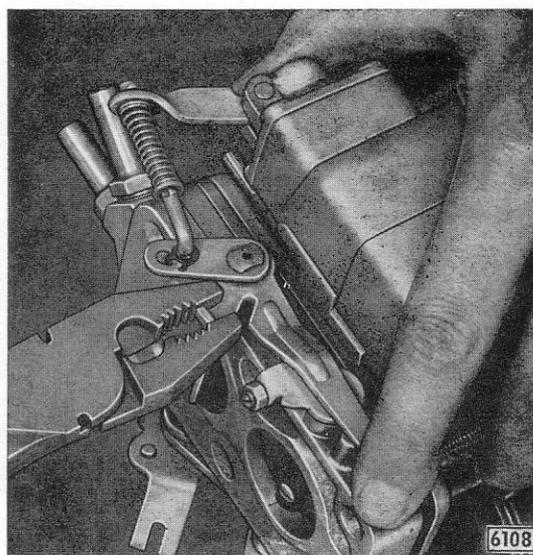
Zur Einstellung des Schnelleerlaufs Drosselklappenspalt (I. Stufe) von 0,95 mm bei geschlossener Luftklappe durch Verdrehen der Muttern der Starterverbindungstange einstellen. Dadurch entfällt die Einstellung des Schnelleerlaufs im eingebauten Zustand.



Am Belüftungsventil Spiel von 6 mm zwischen Hebel und Scheibe prüfen – Drosselklappe voll geschlossen.



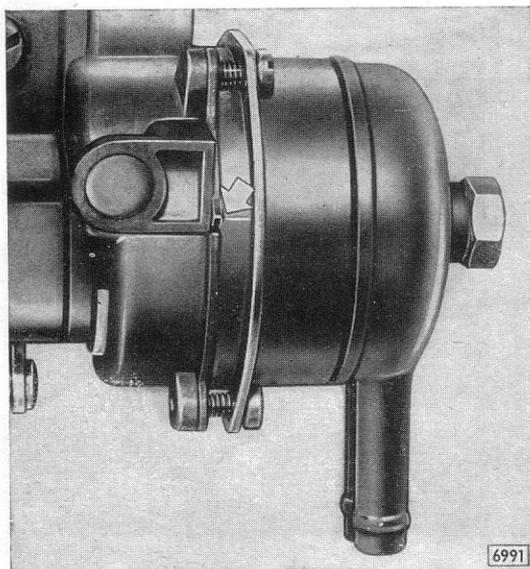
Korrektur durch Nachbiegen am Mitnehmerhebel.



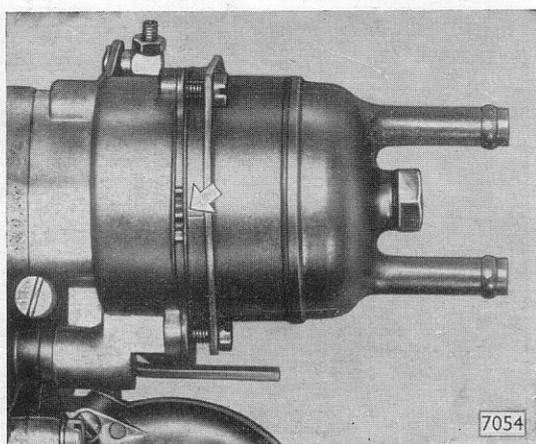
Drehzahlmesser

Die Feineinstellung erfolgt bei betriebswarmem Motor.

Übereinstimmung der Markierungen am Starterdeckel und Starterkörper kontrollieren:



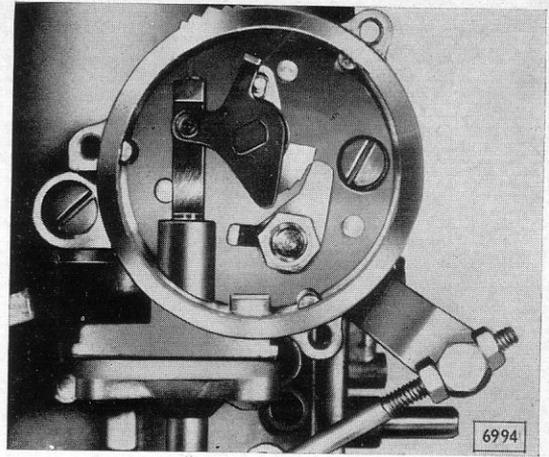
bei 1,7 Ltr.-S-Motor



bei 1,9 Ltr.-S-Motor

Vergaser auf erhöhte Leerlaufdrehzahl der Kaltstartstellung bringen. Dazu bei laufendem Motor mit einer Hand Gasgestänge so weit betätigen, bis Drosselklappe ungefähr halb geöffnet ist. Mit der anderen Hand Luftklappe vollkommen schließen und dann Gasgestänge und anschließend Luftklappe loslassen.

Durch diesen Vorgang wird im Starterkörper der Anschlaghebel auf die äußerste Stellung der Stufenscheibe gebracht und die Drosselklappe dadurch einen Spalt geöffnet.



Gaspedal oder Gasgestänge nicht berühren. Die geringste Berührung hat ein Zurückspringen der Drosselklappe an den echten Leerlaufanschlag zur Folge.

Die Drehzahl muß bei dieser Drosselklappenstellung beim

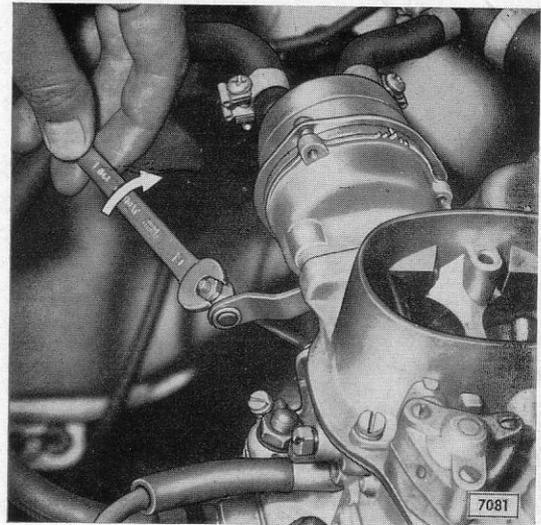
1,7 Ltr.-S-Motor 2400 U/min und beim

1,9 Ltr.-S-Motor 2700 U/min betragen.

Korrektur durch Verdrehen der Muttern an der Starterverbindungsstange.

Gestänge kürzen:

Untere Mutter lösen, obere nachziehen, bedeutet **Drehzahl vermindern**.

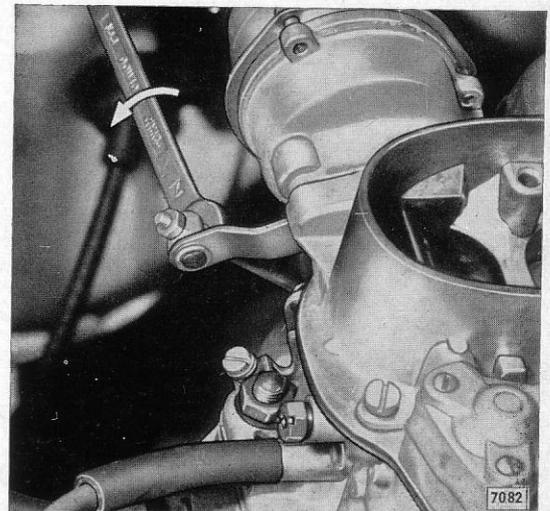


Gestänge verlängern:

Obere Mutter lösen, untere nachziehen, bedeutet **Drehzahl erhöhen**.



Verbindungsstange nicht verkanten.



08 3900 30

## Flanschdichtung für Vergaser ersetzen

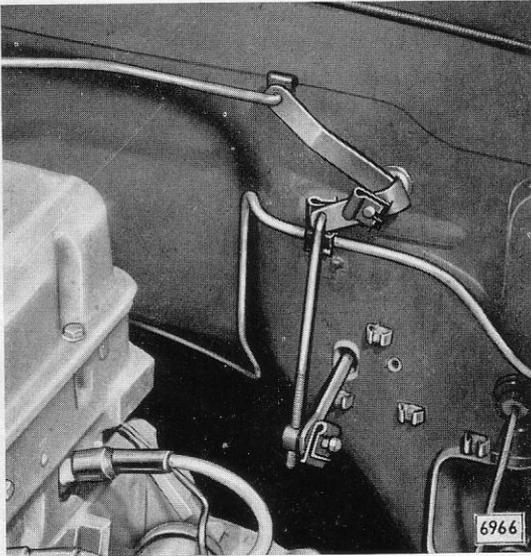
08 3000 30

Entspricht Vorgang  
Vergaser ersetzen.

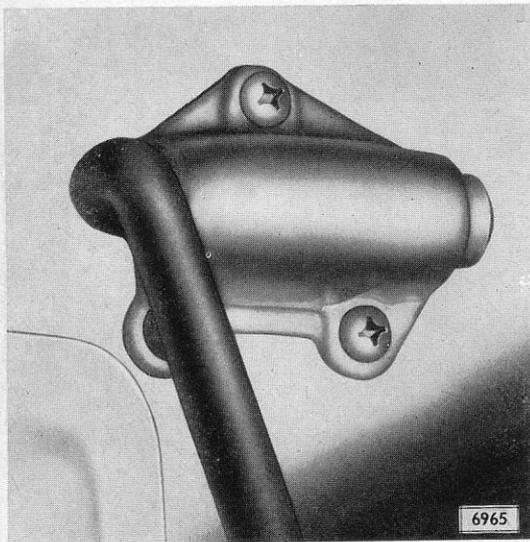
Es ist jedoch zu beachten, daß bei den Solex-Vergasern die Wasserschläuche nicht abgezogen zu werden brauchen.

08 4100 30

## Lager für Gasregulierungshebel ersetzen



Sicherungsfeder von Einstellstück abnehmen und dieses aus Gasregulierungshebel herausdrücken.



Lagerdeckel im Wageninnern von Stirnwand abschrauben.

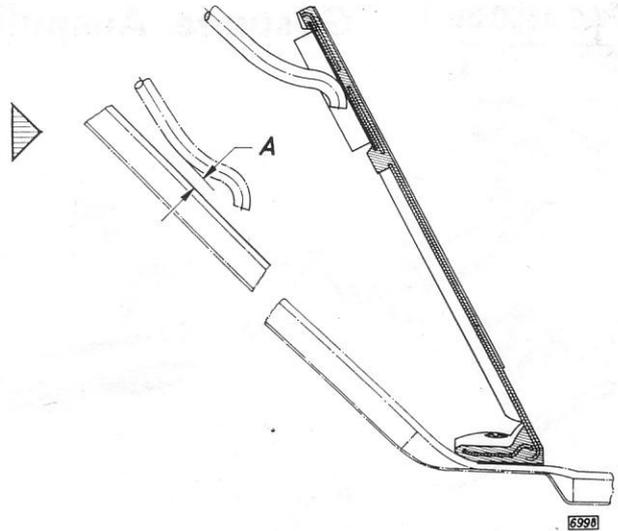
Gasregulierungshebel zum Innenraum hin aus Stirnwand herausziehen.

Lager von Gasregulierungshebel abnehmen.

L 001 586/0  
B 040 625/4

Beim Einbau Anlageflächen des Lagerdeckels mit **Plastischer Masse** und Lagerstellen des Gasgestänges mit **Wälzlagerfett** versehen.

Gaspedal so einstellen, daß zwischen Oberkante Gummimatte und Unterkante Gaspedal 5 mm Spiel (A) vorhanden ist.



Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe D. V.-Seilzug einstellen.

07 7900 35

## Gestängedämpfer ersetzen

08 4250 30

(bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe)

Hintere äußere Vergaser-Befestigungsmutter abschrauben und Halter mit Gestängedämpfer abnehmen.

Beim Einbau Halter mit Gestängedämpfer so befestigen, daß Druckpilz mittig zum Drosselklappenhebel steht.

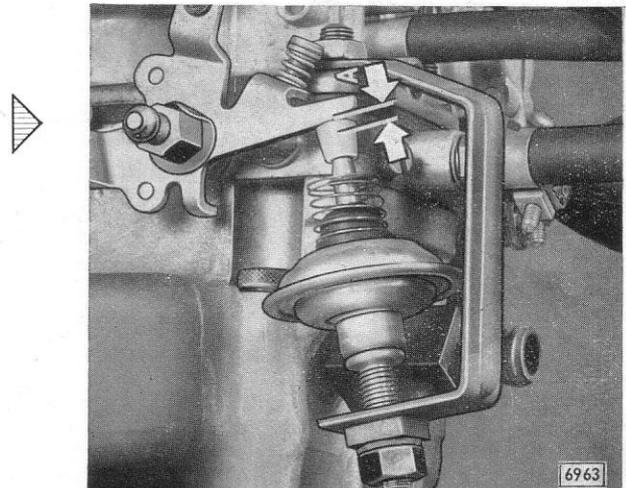
Gestängedämpfer einstellen.

08 4250 85

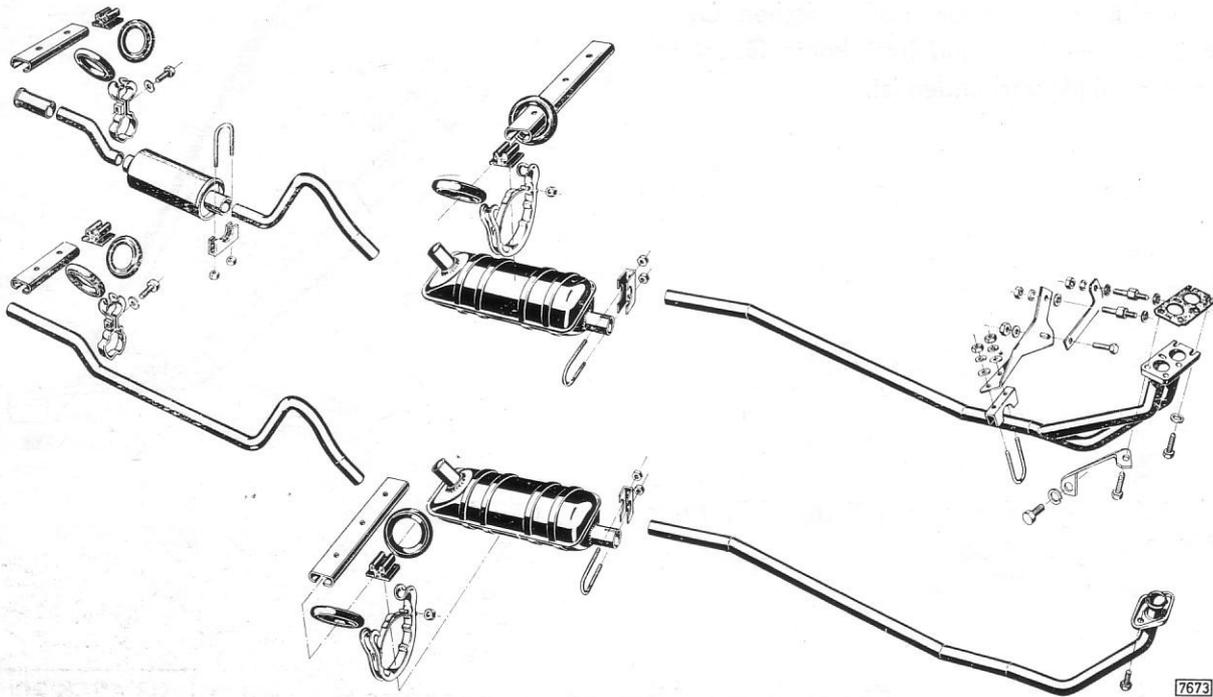
## Gestängedämpfer einstellen

08 4250 85

Dämpfer durch Verdrehen im Halter so einstellen, daß bei Leerlaufstellung Druckpilz durch aufliegenden Drosselklappenhebel 3,5 mm (A) eingeschoben wird. Gegenmutter kontern.



## Gesamte Auspuffleitung ersetzen



### Bei 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor

Vorderes Auspuffrohr durchsägen und von Auspuffkrümmer abschrauben.

Vorderen Topf mit hinterem Rohr von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen – und unter Wagen herausnehmen.

Hinteres Rohr mit Topf verschweißen.

Stets neue Befestigungsteile verwenden.  
Schrauben für Auspuffrohr an Krümmer mit **Kolloidal-Graphitfett** versehen.

Auf spannungsfreien Einbau der Auspuffanlage achten.

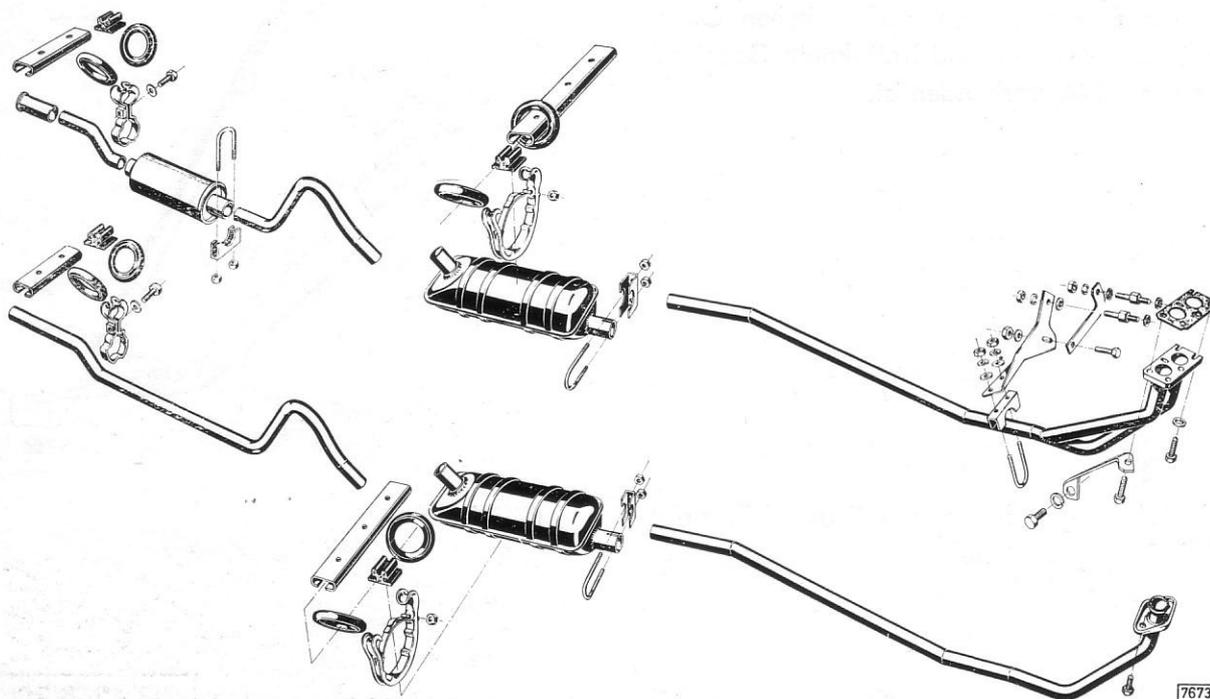
### Bei 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motor

Vorderes und mittleres Auspuffrohr durchsägen.

Töpfe mit Rohren von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen – und unter Wagen herausnehmen.

Z-8277

## Gesamte Auspuffleitung ersetzen



### Bei 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor

Vorderes Auspuffrohr durchsägen und von Auspuffkrümmer abschrauben.

Vorderen Topf mit hinterem Rohr von Unterbau lösen – Dämpfungsrings aushängen – und unter Wagen herausnehmen.

Hinteres Rohr mit Topf verschweißen.

Stets neue Befestigungsteile verwenden.  
Schrauben für Auspuffrohr an Krümmer mit **Kolloidal-Graphitfett** versehen.

Auf spannungsfreien Einbau der Auspuffanlage achten.

### Bei 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motor

Vorderes und mittleres Auspuffrohr durchsägen.

Töpfe mit Rohren von Unterbau lösen – Dämpfungsrings aushängen – und unter Wagen herausnehmen.

Z-8277

Vorderes Rohr von Halter am Getriebe und von Auspuffkrümmer abschrauben – 13-mm-Gelenkschlüssel verwenden.

Entsprechende Rohre mit entsprechenden Töpfen verschweißen.

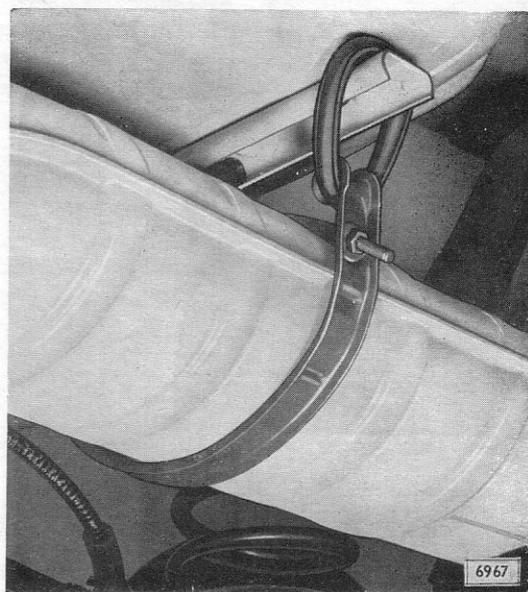
Stets neue Befestigungsteile und Flanschdichtung verwenden. Schrauben für Auspuffrohr an Krümmer mit **Kolloidal-Graphitfett** versehen.

Z-8277

Auf spannungsfreien Einbau der Auspuffanlage achten.

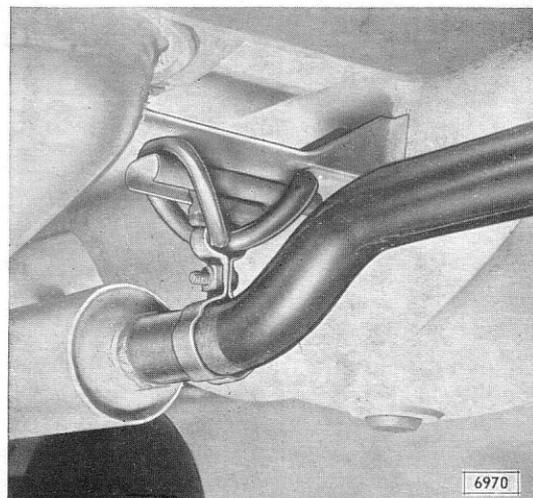
## Gummiaufhängung am vorderen Auspufftopf ersetzen

08 4600 30



## Gummiaufhängung am hinteren Auspuffrohr ersetzen

08 4700 30

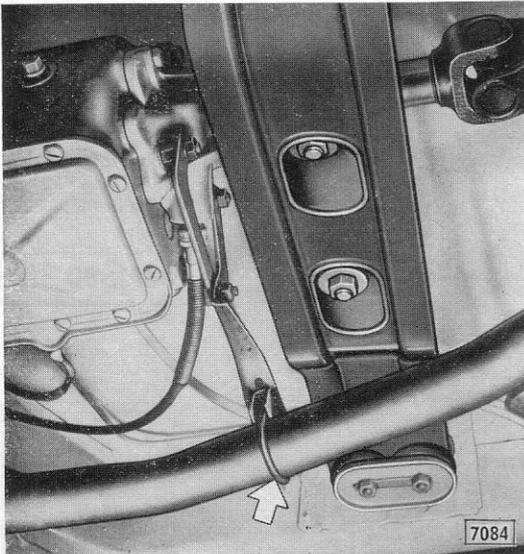


08  
4600-1  
4700-1

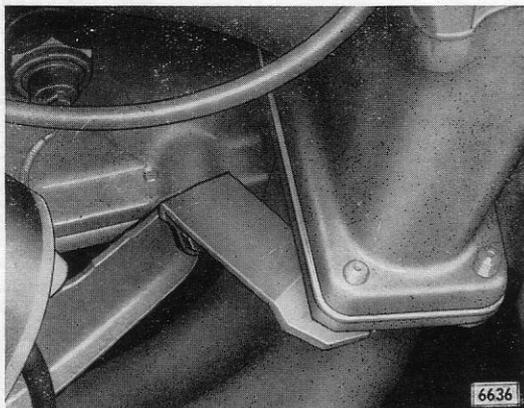
08 5400 30

## Flanschdichtung für vorderes Auspuffrohr ersetzen

(bei Fahrzeugen mit Zwillings-Auspuffanlage)



◀ Vorderes Auspuffrohr von Halter am Getriebe lösen – Bügel etwas losschrauben. Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe ist diese Halterung nicht vorhanden:



◀ Auspuffrohrflansch von Auspuffkrümmer mit 13-mm-Gelenkschlüssel abschrauben.

◀ Halter von Zylinderblock lösen und gesamte Auspuffanlage etwas nach hinten verschieben. Flanschdichtung ersetzen.

08 5500 30

## Vorderes Auspuffrohr ersetzen

Nach Arbeiten an der Auspuffanlage auf spannungsfreien Einbau derselben achten.

### Bei 1,5 Ltr.- und 1,7 Ltr.-Motor

◀ Auspufftopf mit hinterem Rohr von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen.

◀ Topf aus vorderem Rohr herauszwängen, dann dieses von Auspuffkrümmer abschrauben. Eine Flanschdichtung ist nicht vorhanden.

## Bei 1,7 Ltr.-S- und 1,9 Ltr.-S-Motor

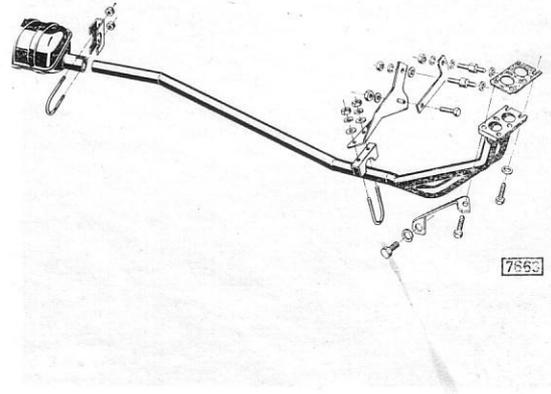
Mittleres und hinteres Rohr mit jeweiligem Auspufftopf von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen.

Vorderen Topf aus vorderem Rohr herauszwängen, dann dieses von Halter am Getriebe und von Auspuffkrümmer abschrauben – 13-mm-Gelenkschlüssel verwenden.

Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe ist keine Halterung des Rohres am Getriebe vorhanden.

Neue Flanschdichtung verwenden.

Schrauben für vorderes Rohr an Auspuffkrümmer mit **Kolloidal-Graphitfett** versehen. Unterscheiben an beiden Schlitzlöchern und am Langloch des Flansches beachten.



Z-8277

## Mittleres Auspuffrohr mit vorderem Topf ersetzen

08 5601 30

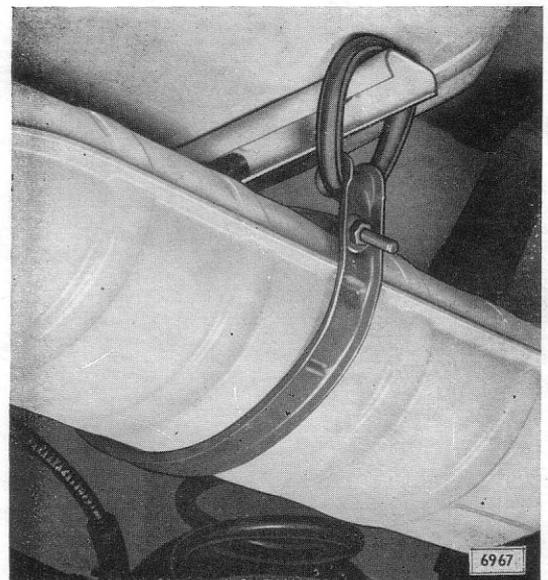
Hinteres Auspuffrohr mit hinterem Topf aus- und einbauen.

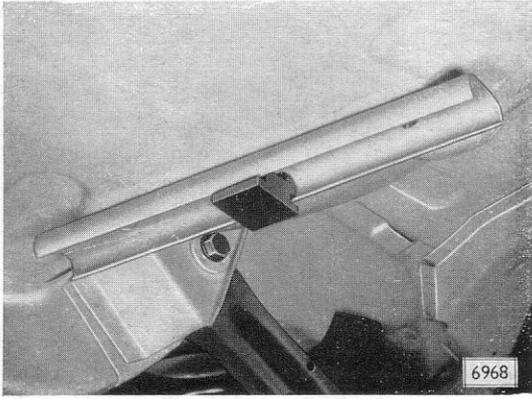
08 5801 30

Mittleres Auspuffrohr mit vorderem Topf von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen.



Vorderen Topf aus vorderem Rohr herauszwängen.





Mittleres Rohr mit vorderem Topf verschweißen.



Beim Einbau auf richtige Lage des Gumpuffers im Halter am Unterbau achten.

Auf spannungsfreien Einbau der Auspuffanlage achten.

**08 5601 80**

## Mittleres Auspuffrohr mit vorderem Topf ersetzen

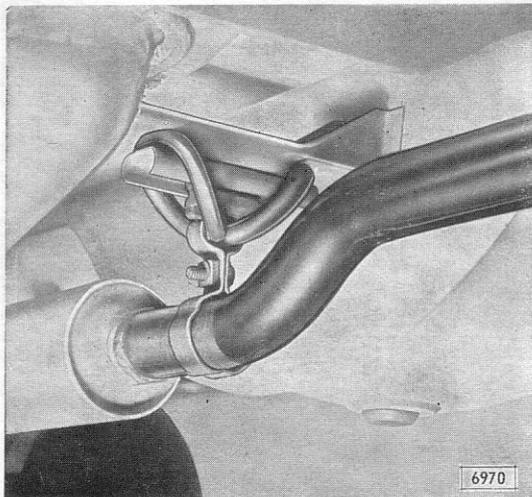
— *Hinteres Auspuffrohr mit hinterem Auspufftopf ausgebaut* —

08 5601 30

Mittleres Auspuffrohr mit vorderem Topf ausbauen. Neue Teile miteinander verschweißen und einbauen.

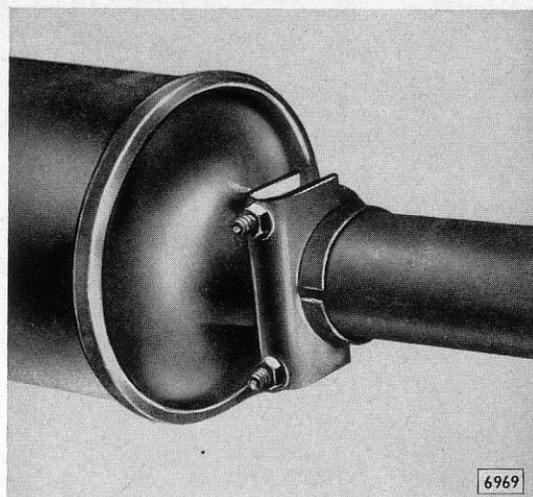
**08 5801 30**

## Hinteres Auspuffrohr mit hinterem Topf ersetzen



Hinteres Rohr mit hinterem Topf von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen.

Hinteren Topf von mittlerem Auspuffrohr lösen und Topf aus Rohr herauszwängen.



Hinteres Rohr mit hinterem Topf verschweißen.

Beim Einbau auf richtige Lage des Gummipuffers im Halter am Unterbau achten.



Auf spannungsfreien Einbau der Auspuffanlage achten.



## Hinteres Auspuffrohr mit vorderem Topf ersetzen

08 5901 30

Hinteres Auspuffrohr mit vorderem Topf von Unterbau lösen – Dämpfungsringe aushängen.

Vorderen Topf aus vorderem Rohr herauszwängen.

Hinteres Rohr mit vorderem Topf verschweißen.

Beim Einbau auf richtige Lage der Gummipuffer in Haltern am Unterbau achten.

Auf spannungsfreien Einbau der Auspuffanlage achten.

